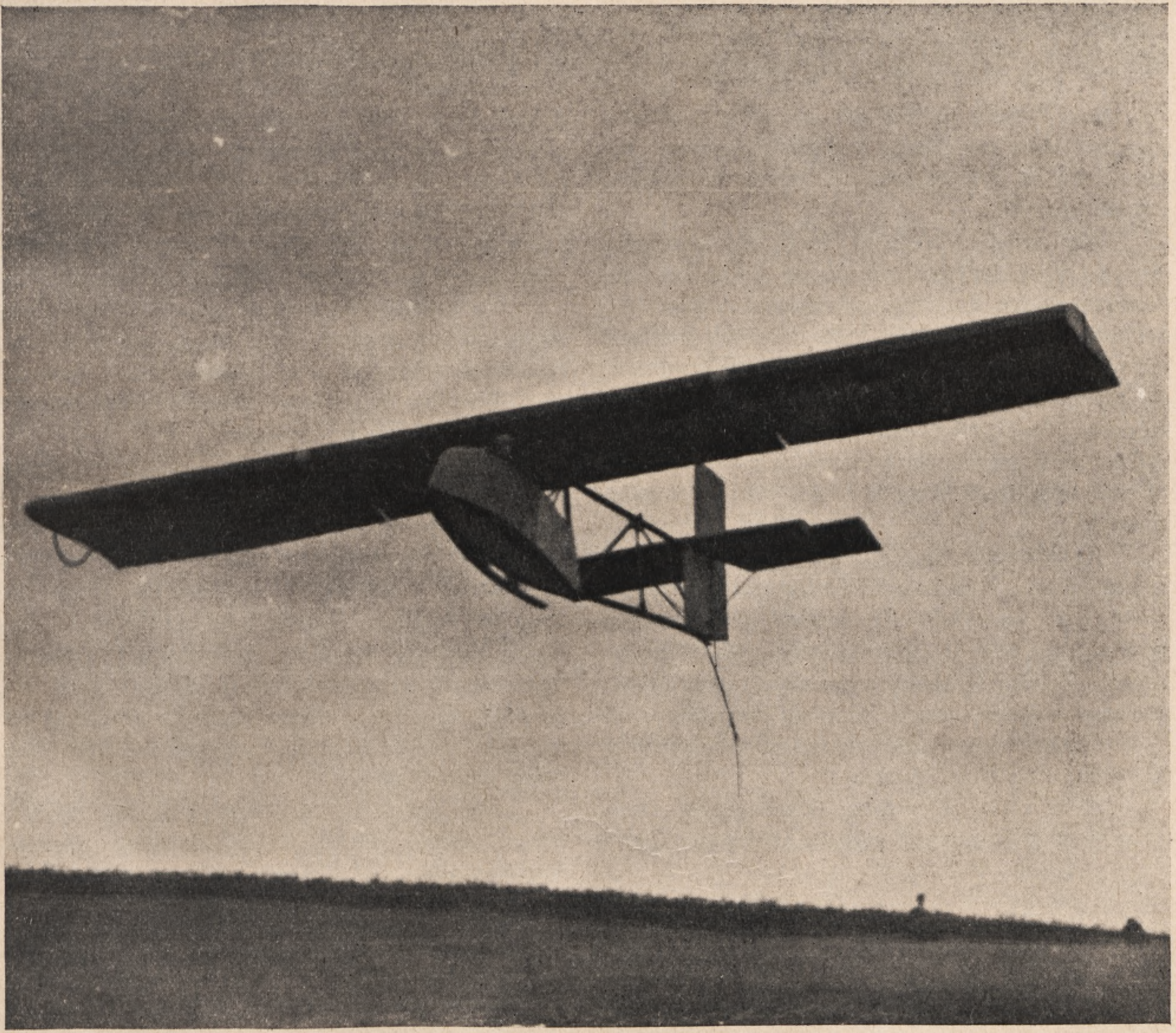
MŁODY·LOTNIK

MIESIĘCZNIK·LOTNICZY
POŚWIĘCONY·W·SZCZEGÓLNOŚCI
SPORTOWI·I·PRACY·MŁODZIEŻY

ROK VI. WARSZAWA — GRUDZIEŃ 1929 Nr. 12 (62).

POLSKI REKORD LOTU BEZ SILNIKA
2 godz. 11 min. 4,8 sek.



Pilot S. Grzeszczyk na szybowcu „Czerwiński II"



Tereny szybowcowe, wyszukane przez A.A.L. i Z.A. okazały się dla pierwszych potrzeb sportu szybowcowego zupełnie odpowiednie. Organizatorzy wyprawy do Bezmihowej twierdzą, że kilkugodzinne loty szybowe w Polsce są tylko kwestją czasu, a co za tem idzie — cierpliwości.

A więc — teraz do współzawodnictwa! Na wiosnę roku przyszłego urządzą lwowianie jeszcze jedną wyprawę, wykonają szereg dalszych prób. Na jesieni — powinny się już odbyć zawody.

Nie mamy ani chwili czasu do stracenia. Sprawą szybownictwa zaczynają się znowu interesować coraz bardziej. Bezkonkurencyjni dotychczas Niemcy mają już obecnie groźnych rywali. Wbrew rozpowszechnionym mniemaniom, że szybowiec nie daje dobrej szkoły w pilotażu, widzimy, że coraz więcej młodych pilotów nietylko szkoli się na szybowcach, ale w znakomity sposób wyzyskuje to wyszkolenie latając na awjonetkach.

Zainteresowanie lotami szybowemi jest u nas duże. Z Wilna dochodzą nas wieści, że tamtejszy Aeroklub Akademicki ma zamiar wszcząć na własną rękę badania pobliskich terenów. Znając Wileńszczyznę z opowieści choćby możemy wierzyć, że coś tam się znajdzie.

Pozatem, pozostaje jeszcze do zbadania wiele terenów na Podkarpaciu.

Pobudzone rekordem Grzeszczyka, koła szkolne żądają nowych planów szybowca. Zwracają się o to również pojedyńcze osoby. Byłoby bardzo wskazanem, aby Związek Awiatyczny udostępnił poznanie swych konstrukcyj. Łamy Młodego Lotnika są otwarte.

Rozwiązując sprawę szybownictwa, nie należy zapominać o wysuniętych kiedyś przez koła najbardziej fachowe projektach lotów doświadczalnych, badawczych na awjonetkach o wybitnych własnościach aerodynamicznych ze słabiutkiej mocy silnikami — właściwie na szybowcach słabosilnikowych. Czytając opis raidu Warthausena, przekonywamy się, że takie maszyny są narzędziem sportu lotniczego najprzedniejszem, a lot taki najbardziej emocjonującym.

Tu znowu jest pole pracy dla Sekcji Lotniczej, która, zresztą, konstruując swe płatowce, oddawna walczy o słabsze silniki.

W tych dążeniach konstruktorzy muszą znaleźć poparcie w klubach.

Początkowo kluby brały każdą maszynę, którą ktoś im zechciał przekazać; obecnie — sądzimy — czas już jest zastanowić się nad wyborem. Słyszymy, że niektóre kluby tęsknią do maszyn wojskowych, wywierając presję na naczelne organy sportu, aby dały im do dalszego treningu po kilka benzynowych smoków. Czy to jest droga właściwa? Zdaje nam się, że nie. Zostawmy hodowlę koni mechanicznych wojsku. Nasze stajnie wyścigowe mogą mieć tylko konie rasowe.

Nie szkolimy na akrobatów, czy myśliwców. Nasze drogi pójść powinny śladami Warthausena.



Zapowiadana od dłuższego czasu wyprawa szybowcowa, druga zkolei, zorganizowana przez Aeroklub Akademicki we Lwowie przy współudziale Związku Awjatycznego i częściowej finansowej pomocy Kom. Woj. L.O.P.P. we Lwowie, przybyła na tereny w Bezmihowej (pow. Lisko) w dniu 23.XI.29 r.

Wspomniane tereny zostały uprzednio zbadane i zakwalifikowane do lotów szybowcowych przez dwukrotnie wysyłaną tam komisję, w której skład wchodzili członkowie A. A. L. i Zw. Aw. Najdogodniejsze okazało się pasmo górskie nazwane „Słone", posiadające 608 metrów nad poziom morza, o niezalesionem południowo-zachodniem zboczu. Ze Słonego dokonano startów do wszystkich większych lotów żaglowych.

W przeciwieństwie do zeszłorocznych, złoczowskich lotów, charakter naszej ostatniej imprezy szybowcowej, prócz prób długich lotów, mogących dowieść, że w Polsce da się latać na szybowcach niegorzej, niż gdzieindziej, był czysto doświadczalny. Chcieliśmy przekonać się o możliwościach nauki pilotażu na szybowcach, oraz zdobyć potrzebne doświadczenie dla ewentualnego prowadzenia projektowanej w przyszłości specjalnej szkoły. Zaopatrzeni byliśmy w dwa szybowce konstrukcji kolegi W. Czerwińskiego, wykonane przez Związek Awiatyczny. Szybowiec Nr. III, w którym pilot siedzi nazewnątrz (zupełny brak kadłuba), przeznaczyliśmy do lotów szkolnych. Szybowiec Nr. II, ze skrzydłem wolnoniosącem i oprofilowaniem siedzenia pilota, służył do dłuższych lotów żaglowych. Dzięki posiadaniu tych dwóch szybowców mogliśmy wykonać w zupełności zakreślony program wyprawy.

W dn. 2 listopada lot żaglowy, trwający 2 godziny 11 minut 4,8 sek., wykonany przezemnie na szybowcu „Czerwiński II", dowiódł możliwości dokonywania i u nas dowolnie długich lotów na płatowcach bez silników, uzależnionych jedynie od czasu trwania sprzyjających warunków atmosferycznych, względnie fizycznej wytrzymałości pilota. Do wylądowania byłem zmuszony zmniejszeniem się siły wiatru do — 6,5 m/sek., co zwykle następowało przy zachodzie słońca. Loty szkolno-treningowe kol. kol. Matza i Nowotnego (młodzi piloci, wyszkoleni w A. A. L.), oraz pierwsze krótkie loty szkolne kol. Czerwińskiego były wypełnieniem jednego z następnych naszych zadań.

W okresie 10 dni, podczas których szybowce były gotowe do lotu, zaledwie 2 dni nie nadawały się do lotów szybowcowych zupełnie. Ogółem wykonaliśmy 52 loty w czasie 3 g. 21 m. 59,3 sek. Ze względu na oszczędności, posiadaliśmy obsługę, umożliwiającą loty tylko na jednym z dwóch posiadanych szybowców. Przy lataniu równoczesnem obydwu, liczba lotów mogłaby być dwukrotnie większa. Szybowce kol. Czerwińskiego, z których Nr. II wykonał 7 lotów, zaś Nr. III—45, będą nam służyły w dalszym ciągu, w najbliższej wyprawie. Widać z tego, że użyteczność szybowców może być znaczna i, że przy odpowiedniem połączeniu np. obozów letnich harcerskich, czy p. w. z wyprawą szybowcową, może jednym dostarczyć miłej

atrakcji, a drugim udostępnić uprawianie wspaniałego i taniego sportu.

Przed istniejącemi klubami lotniczo-sportowemi, które powinny pomyśleć o zaopatrzeniu się w szybowce i ewentualnem przygotowaniu się do wzięcia udziału w wyprawach własnych, czy też wspólnych ze Lwowem, otwiera się nowe pole do pracy. Przy większem zainteresowaniu szybownictwem, trzebaby pomyśleć o postawieniu na grzbiecie Słonego szopy-hangaru na szybowce, co wpłynęłoby na zwiększenie liczby i długości lotów. Przy urządzeniu letniej, dłużej trwającej wyprawy, podczas której prowadzonoby systematyczne szkolenie, bądź przeszkalanie pilotów-sportowców wyszkolonych w klubach, możnaby się doczekać tak długo trwających pomyślnych warunków do żaglowania, że ostatni przeszło czternastogodzinny lot Niemca na płatowcu bez silnika przestałby być dla nas niedościgłym.

Szczepan Grzeszczyk.

CHARAKTER I REZULTATY WYPRAWY

Jak wiadomo, pierwsza wyprawa szybowcowa*), jaka odbyła się w maju ubiegłego roku na Łysej Górze pod Złoczowem, przyniosła rekordowy lot Grzeszczyka na szybowcu Związku Awiatycznego konstr. Wacława Czerwińskiego w czasie 4 minuty 13 sek. Przy następnym jednak starcie szybowiec został rozbity, przyczem pilot doznał nadłamania obojczyka i nadwyrężenia klatki piersiowej. Pomimo bardzo skromnego wyniku tej wyprawy, spodziewaliśmy się, że jednak będzie on wystarczającym, aby skłonić sfery miarodajne do bliższego zajęcia się, a co zatem iść powinno — intensywnego poparcia sprawy szybownictwa w Polsce. Tymczasem stało się wprost przeciwnie, bo pomijając bardzo nieliczne jednostki, spotkaliśmy się u czynników oficjalnych przeważnie z zarzutami zasadniczej natury, że „budowanie szybowców to wogóle zabawka i w dodatku zabawka bardzo droga: droga, bo po kilku zaledwie skokach rozbito szybowiec, a mogła kosztować i życie ludzkie. A wynik osiągnięty, 4 minuty? Obecnie lata się na szybowcach godzinami!" Tak, ale zagranicą, a przedewszystkiem w Niemczech. A zapominali ci panowie, że pierwsze loty szybowe w Rhön, które tyle narobiły hałasu w całym świecie, to były loty zaledwie $1^1/_2$ — 2-minutowe. Tylko, że Niemcy nie zniechęcali się odrazu, a i tam były nawet śmiertelne wypadki. Szybowanie nie jest rzeczą na tyle prostą, aby jedynie tylko na podstawie doświadczeń drugich udało się odrazu zdobyć równorzędne im wyniki. Trzeba samemu popracować!

ZDOBYWCY REKORDU



Konstruktor W. Czerwiński i pilot S. Grzeszczyk.

Toteż, jeżeli weźmie się pod uwagę, że na tem polu nie mieliśmy zgoła żadnych doświadczeń, wynik pierwszej wyprawy był aż nadto szczęśliwy.

Podjętą raz pracę poprowadzono dalej. Związek Awiatyczny Studentów Politechniki Lwowskiej zbudował dwa nowe szybowce. Konstruował Wacław Czerwiński, budowę finansowały Komitety Wojewódzkie L.O.P.P.: Lwowski, Tarnopolski i Stanisławowski. Zagadnienie możliwości wykonania w Polsce dłuższych lotów żaglowych „dla rekordu" już nie istniało. Świadkowie owego lotu 4-minutowego nie mieli co do tego żadnych wątpliwości. Toteż nie silono się przy budowie szybowców na aerodynamicznie wysokowartościowe maszyny. Chodziło tym razem o zbudowanie prostych i łatwych dla pilotażu szybowców szkolnych. Tem się tłumaczy ich charakterystyka.

Tereny pod Złoczowem, jakkolwiek bardzo dobre, okazały się jednak dla pierwszych lotów za trudne. Z tego też powodu, oraz celem wykazania, że tereny odpowiednie dla lotów szybowych nie są w Polsce taką rzadkością, jak ogólnie przypuszczano, znaleziono drugie, w okolicy Ustrzyk. Badała je, jak wiadomo, ekspedycja A. A. L. z początkiem

*) Vide Nr. 7 8 „Młodego Lotnika" z r. 1928.



Fig. 1. Teren „zasadniczy".

b. r.*). Jako bazę operacyjną przyjęto południowo-zachodnie stoki Słonych Gór, w majątku Bezmihowej koło Liska.

W czasie od 23 października do 4 listopada b. r. zorganizował Związek Awiatyczny i Aeroklub Akademicki we Lwowie drugą wyprawę szybowcową, stawiając jej następujące cele:

1. Ostateczne stwierdzenie zdatności nowych terenów dla lotów szybowych,
2. Zapoczątkowanie systematycznej szkoły pilotażu na szybowcach oraz poczynienie koniecznych doświadczeń w tym kierunku,
3. W razie sprzyjających warunków atmosferycznych wykonanie dłuższego lotu żaglowego; takiego, aby mógł przekonać laików o realności lotnictwa szybowego w Polsce i przemówić do czynników miarodajnych,
4. Zdobycie dalszych doświadczeń.

Charakter wyprawy był więc przedewszystkiem doświadczalny.

Co do terenów, to zostały one już wyczerpująco opisane**), wobec czego ograniczymy się do niektórych tylko dalszych szczegółów.

Fig. 1 przedstawia mapę terenu podstawowego. Widzimy jednolite pasmo Słonych Gór oraz zaznaczone zasadnicze miejsce startu (St), oraz najdalej na południe wysunięte miejsce lądowania (L). Na Fig. 2. widzimy przekrój poprzeczny terenu zasadniczego płaszczyzną poprowadzoną przez punkty „St" i „L". Zaznaczono odcinki „O, A, B, C", na które podzielono teren zasadniczy w pierwszym dniu wyprawy. Podział ten oraz przeznaczenie poszczególnych odcinków ustaliło się, w miarę doświadczeń, ostatecznie w następujący sposób:

„*O*" — boisko, jako teren zupełnie poziomy i równy, przewidziane jako główne miejsce lądowania. Jako graniczące zaś od południa z dworem w Bezmihowej i stokami równoległemi do Słonych Gór, zalesionemi pasmami górskiemi, zarazem najdalej na południe wysunięte miejsce lądowania. Jak widać z rysunku, maksymalna odległość miejsca lądowania od startu w kierunku południowym wynosi 1800 m.

„*A*" — stok o nachyleniu ca 12⁰ dla skoków szkolnych uczniów przeszkalających się, oraz uczniów, którzy poprzednio wykonali dobre skoki na terenie „B". Czas lotu na tym odcinku średnio 30 sek., z lądowaniem na boisku. Przy spokojnem powietrzu lot w linji prostej; przy wietrze możliwe wiraże.

„*B*" — odcinek ten o nachyleniu ca 4⁰— dla pierwszych skoków szkolnych w linji prostej. Przeciętny czas trwania lotu 20 sek., przyczem start i lądowanie winny się odbyć w granicach tego odcinka.

„*C*" — w obrębie tego odcinka starty dla lotów szkolnych uczniów zaawansowanych, mających za sobą conajmniej lot 30 sek.; loty z wirażami na odcinku „A". Lądowanie w dowolnem miejscu, o ile instruktor nie wskazał oznaczonego. Przy starcie z połowy odcinka „C" loty 1 do 2 min., zależnie od warunków atmosferycznych, wiraże głębsze ze zwrotami o 180⁰. Na tym odcinku uczeń opanować winien szybowiec w wirażach i spełnić zadanie, które polega na wylądowaniu na zgóry przez instruktora wskazanem miejscu.

„*St*" — koniec odcinka „C", wierzchołek grzbietu Słonych Gór, miejsce startu dla lotów treningowych od 3 min. wzwyż, oraz wszelkich lotów rekordowych.

*) Vide Nr. 3 „Młodego Lotnika" z r. 1929.
**) Nr. 4 z r. b.

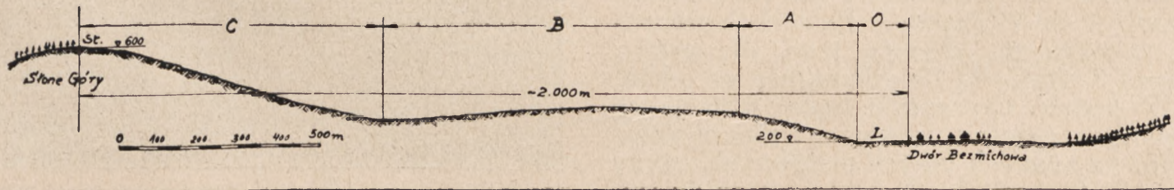


Fig. 2. Przekrój terenu.



„Czerwiński II" w pochodzie na start.

Warunki atmosferyczne nie były w tym czasie wcale pomyślne. Potrzebne południowo-zachodnie wiatry o odpowiedniem natężeniu panują w opisywanych okolicach głównie na wiosnę i w lecie. Mimo to, wykonał Szczepan Grzeszczyk kilka dłuższych lotów, o których piszemy na innem miejscu.

Grzeszczyk nabrał dzięki tym lotom takiego treningu, że zagadnienie dłuższego lotu żaglowego „na czas", dla rekordu, stało się jedynie kwestją odpowiedniego wiatru.

Lotami Grzeszczyka został wyczerpany 1-szy punkt celów wyprawy. Teren został dokładnie oblatany, wpływ każdego niemal kamyka zbadany. Pilot doszedł przytem do rutyny, pozwalającej pomyśleć o punkcie drugim naszych zadań, o zapoczątkowaniu szkoły pilotażu na szybowcach. Ze względu na to, że pod tym względem nie mieliśmy jeszcze doświadczeń, celem zmniejszenia niebezpieczeństwa ewentualnych wypadków rozpoczęto od przeszkalania dwóch młodych pilotów, wyszkolonych już na Hanriotach w A. A. L., a mianowicie pp. R. Matza i podpisanego. A więc skoki przeciętnie 30-sekundowe na odcinku „A" z lądowaniem na boisku, oraz loty z różnych, stopniowo coraz to wyższych miejsc odcinka „C". Te ostatnie już z głębszemi wirażami i zwrotami o 180° (wtył zwrot) w czasie 1 do $1^1/_2$ minut. Przeszkolenie zostało zakończone. Oprócz tego, dla próby, wykonał 3 skoki do 20 sekundowe na odcinku „B" konstr. Czerwiński, będąc materjałem do pilotażu zupełnie surowym i nieprzygotowanym na żadnych innych płatowcach. Przy starcie p. Czerwińskiego amortyzator wyrzutowy napinano o 70% mniej niż zwykle.

Warunki atmosferyczne w czasie wyprawy były bardzo niepomyślne. Zdawało się już, że będzie trzeba poprzestać znowu na wynikach minutowych. Zwinięcie wyprawy naznaczono ostatecznie na 4/XI. Na zakoń-



Pomiary wiatru.



Wypoczynek, Siedzi p. Nowotny, stoi p. Grzeszczyk.

czenie doczekaliśmy się jednak spełnienia 3-go i ostatniego punktu naszych celów.

2.XI. Rano pochmurno, wiatr słaby, wobec czego w dalszym ciągu loty szkolne. Od południa rozjaśnia się, a równocześnie zrywa się silny wiatr południowo-zachodni. O godz. 13-ej zmierzono natężenia wiatru: na terenie „A" i „B" do 5 m/sek., u stóp stoku „C" — 6 m/sek., u wierzchołka 9 m/sek.

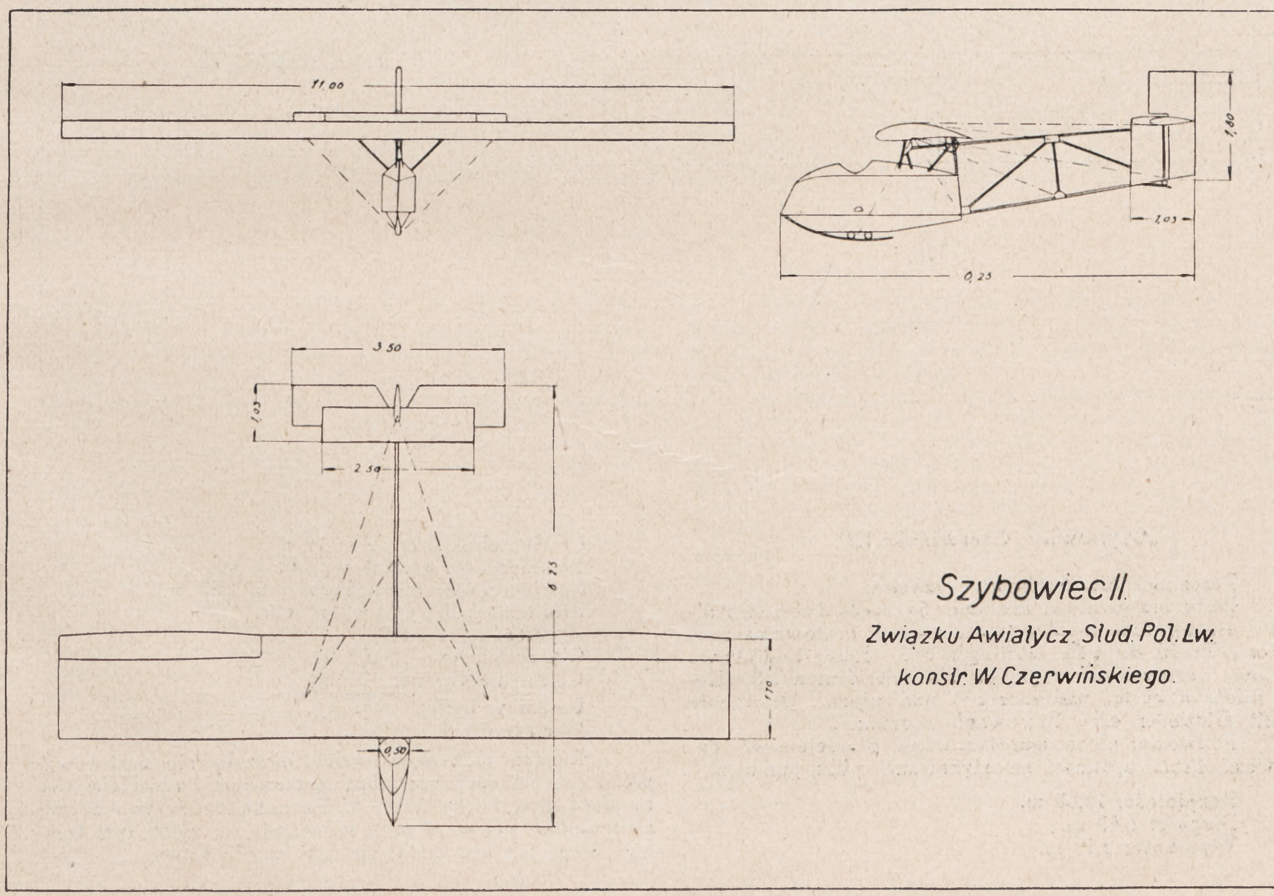
O godz. 13.50 startuje Grzeszczyk na szybowcu CWII przy wietrze 9 — 10 m/sek. Natychmiast wznosi się na wysokość około 50 m.; wiraż w lewo celem utrzymania się w pobliżu grzbietu Słonych Gór, wtył zwrot i już przelatuje znowu nad miejscem startu na wysokości około 100 m. Następnie ósemka za ósemką na wysokości 100—200 m. nad startem. Nadto Grzeszczyk wykonał jeszcze 4 pełne wiraże (koła), w tem dwa nad miejscem startu. Wreszcie, po 2 godzinach 11 minutach i 4,8 sekundach lotu wylądował z powodu zachodu słońca i zmniejszonego wiatru w odległości około 50 metrów od startu na grzbiecie Słonych Gór.

Co do doświadczeń, jakie przyniosła wyprawa, to trudno podać tu cały szereg drobnych spostrzeżeń, które złożyły się na naszą obecną praktykę. Zaznaczyć tylko wypada, że jeżeli chodzi o szkolenie, to okazało się, że jest ono nietylko możliwe, ale ma wszelkie widoki powodzenia.

Szybownictwo ma wiele innych celów, ale szkolenie jest jednym z tych, którym należałoby się obecnie na szeroką skalę zająć. A wtedy znajdzie się i sposobność do wszelkiej pracy naukowej, pomiarowej i t. p. i do wyciągnięcia pełnych korzyści, jakie płyną z uprawiania lotów szybowych.

Adam Nowotny.

OPIS SZYBOWCÓW



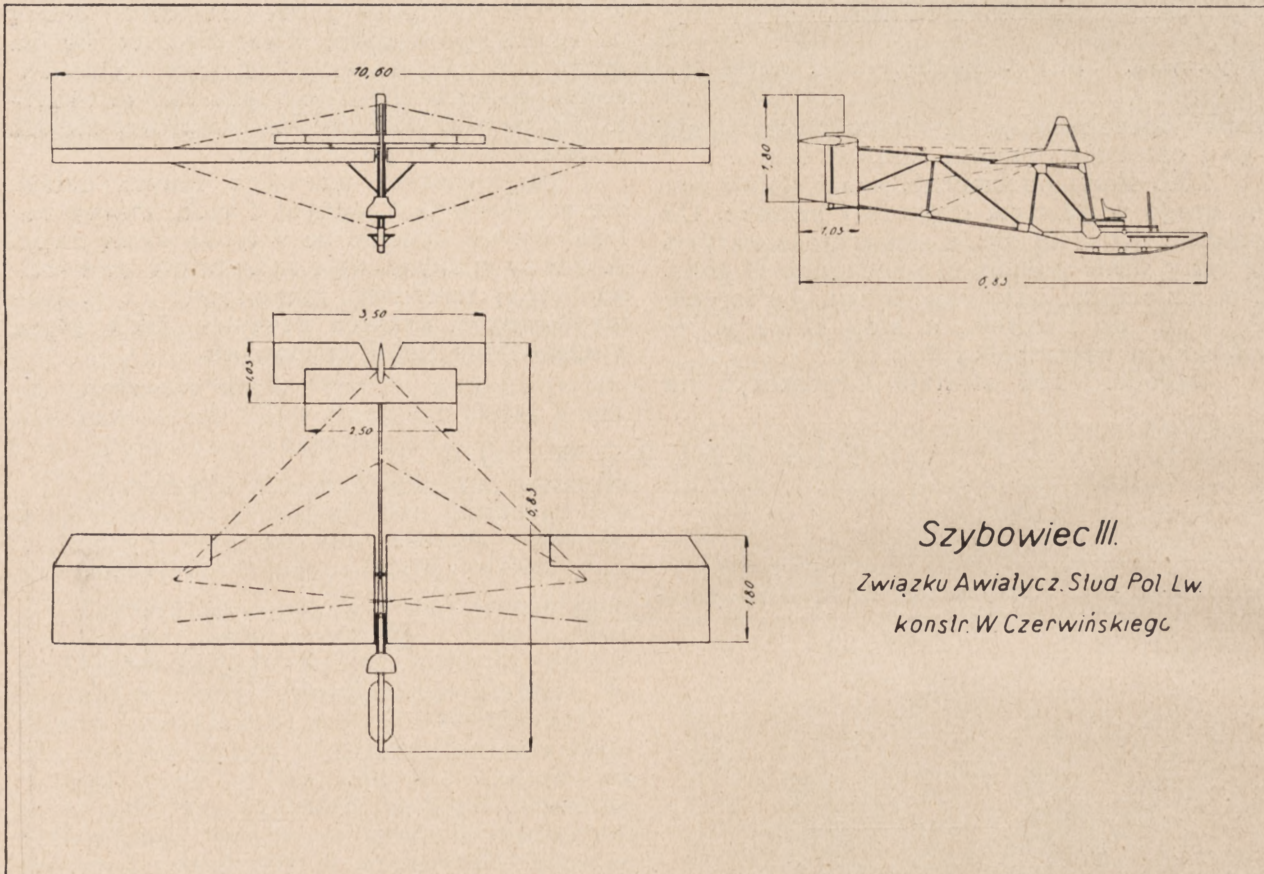
Szybowiec „Czerwiński II"

Przeznaczenie: Szybowiec szkolny (przejściowy).

Płat sztywny (profil Göttingen 535), jednopłużnicowy, przednia część skrzydła aż do podłużnicy wykształcona w rurę. Rama kadłubowa kratowa, usztywniona względem skrzydła drutami. Siedzenie pilota obudowane. Usterzenie profil Göttingen 424. Sterowanie normalne. Sterowanie lotek — różnicowe. Lotki sterowane niezależnie od siebie (w razie uszkodzenia jednej lotki lub jej sterowania, druga jest nadal czynna).

Podwozie: płoza amortyzowana pierścieniami gumowemi, przyczepionemi rzemieniami. Płoza ogonowa amortyzowana piłką gumową.

Rozpiętość: 11 m.
Długość: 6,25 m.
Wysokość: 2,75 m.
Powierzchnia skrzydła: 18,1 m^2.
Powierzchnia sterów wysok.: 3 m^2.
Powierzchnia sterów bocznych: 1,82 m^2.
Profil skrzydła Göttingen 535.
Wydłużenie 1 : 6,7.
Ciężar własny: 120 kg.
Ciężar użyteczny: 75 kg.
Ciężar w locie: 195 kg.
Obciążenie: 9,3 kg/m^2.



„Szybowiec Czerwiński III"

Przeznaczenie: Szybowiec szkolny.

Płaty usztywnione drutami. Skrzydło dwupodłużnicowe, usztywnione między podłużnicami kratownicą drewnianą. Profil skrzydła Göttingen 365. Rama kadłubowa kratowa usztywniona względem skrzydeł drutami. Siedzenie pilota otwarte, umieszczone nad płozą. Usterzenie profil: Göttingen 424. Sterowanie normalne.

Podwozie: płoza amortyzowana pierścieniami gumowemi. Płoza ogonowa amortyzowana piłką gumową.

Rozpiętość: 10,60 m.
Długość: 6,83 m.
Wysokość: 2,33 m.
Powierzchnia skrzydła: 19 m^2.
Powierzchnia sterów wysok.: 3 m^2.
Powierzchnia sterów bocznych: 1,82 m^2.
Profil skrzydła: Göttingen 365.
Wydłużenie 1 : 5,9.
Ciężar własny: 100 kg.
Ciężar użyteczny: 75 kg.
Ciężar w locie: 175 kg.
Obciążenie: 9,2 kg/m^2.

Bardzo dobrym pomysłem okazało się zastosowanie do amortyzacji pierścieni gumowych. Pozwalają one na dość duże ruchy płozy w kierunku bocznym i na silne przekręcenia, n. p. przy lądowaniu na pochyłym terenie. Waga ich jest mała, montaż bardzo łatwy.

WRAŻENIA UCZESTNIKA

— A więc jedziemy. Wiwat! — Taką wesołą nowinę donosi mi „znany, poważany i t. p." konstruktor Wacek Czerwiński. Dziś próba na lotnisku sknilowskiem. Szybowiec Nr. II wykończa się gwałtownie i o 4-ej Grzeszczyk będzie robić próbę za samochodem.

Autobus dowozi nas szczęśliwie na lotnisko. Wielki ruch, krzyki, nawoływania. Cała gromada „związkowców i aeroklubowców" dzielnie nawzajem sobie pomaga.

Szybowiec Nr. III leży już rozmontowany — ma się właśnie odbyć niezmiernie ważna ceremonja ładowania go do wagonu. Przy wykończaniu rej wodzi konstruktor, jest naturalnie i Grzeszczyk, który chce przed lotami przekonać się „namacalnie" o wartości szybowca. Robi się coraz ciemniej, słońce chowa się za hangary, a o próbie nic nie słychać. A widzów zebrało się dużo, i ten, i ów, i ta. O! jest i Bolcio pechowiec i „Mupa" nr. II, jest bowiem i pani Olszewska, która właśnie niedawno ukończyła warunki i nie wierzy w szybownictwo. Jest i Buick (nie sam fabrykant, tylko jego przedstawiciel w osobie 40 konnego wozu), którego łaskawie użyczonej siły mamy użyć do próby. A tu nic!

Próba jutro rano. Trudno, vis maior.

Przychodzi nareszcie upragniona chwila próby. Na lotnisku — „grzecznie" powiedziawszy — „puchy". Nic to jednak nie przeszkadza.

Próba wypada nadzwyczaj pomyślnie. Szybowiec majestatycznie unosi się w powietrze, odrywa się od samochodu i po małym przelocie Grzeszczyk z wielką maestrją ląduje. To była sobota, dzień ten powinien być zapisany w historji szybownictwa polskiego nie tyle z powodu święta starozakonnych, ile ze względu na rozpoczęcie się w tym dniu „wiekopomnej" wyprawy.

Linja kolejowa Lwów—Lisko, być może, że ze wzrostem szybownictwa na Podkarpaciu nabierze nieco ochoty do szybszego ruchu, ale narazie można jej wszystko przypisać — tylko nie pośpiech. To jest prawdziwie „wołowy" pociąg. Na każdej stacji pan maszynista musi wypić trzy duże piwa, następnie krowy na torze stanowią zaporę nie do przebycia — można więc nabrać pojęcia o szybkości tej lokomocji. Ale szczęśliwie lądujemy w Lisku. Dymajże teraz, człowiecze, kilkanaście kilometrów bryczuszką, po „polskiej" drodze. Uhh! „Trzymajczi mi, nie dajcze mi zwarjowacz" śpiewał Krukowski; nie mam zamiaru z nim konkurować, ale z powodzeniem mógłbym to czynić.

Bezmihowa! Magiczne słowo. Aha, to są te tereny...



Transport szybowca „Czerwiński III".

Przed naszemi oczyma krajobraz podgórski w swej najcudniejszej, godowej szacie — złota jesień polska. A nawprost — blok zielonych wzgórz, pocięty w szarą szachownicę — to Słone.

Pierwsze dni schodzą na niezmiernie miłem zajęciu, montowaniu hangaru i składaniu szybowców. Miejscowi „pejzanie" (wyraz ten, zaznaczam, nie pochodzi od pejsów), pod energicznem kierownictwem jednego z uczestników wyprawy, dokazują cudów. Służba meteorologiczna — niezmiernie zaszczytna funkcja. Taki gość to nie byle co. Phi, phi, on wie, ile ten wiatr ma metrów na sekundę, a zapytany, odpowiada wyniośle: mm....ście. Potrzeba do tego wyższej inteligencji, z której to słynie mój umysł. Dlatego też pełniłem tę zaszczytną i odpowiedzialną (przed pobiciem) funkcję. Służba meteorologiczna polegała na drapaniu się na szczyt, odległy o 2 km. od miejsca postoju naszej „stajni wyścigowej".

Nareszcie, wszystko gotowe. Wymarzona pogoda, czwarta popołudniu. Drapiemy się z mozołem na górę. Gorąco „cale eliganckie". A na szczycie — wiatru ani — ani. Jest on wprost przeciwny. Nawet foksterjerka „Lala", która dotąd okazywała największy zapał do lotów szybowych, traci humor. Nie dziwię się jej.

Złazimy nieco nadół. Wiatr tu wieje jak należy, ale słońce, snać mając dosyć tego „kiwania", całkiem ordynarnie chowa się za przeciwległe szczyty. Nic to nie przeszkadza — może być lot nocny.

Brzmią wolno słowa komendy pilota Grzeszczyka: „Naciągać", „biegiem", „h o p!".

Wiuuuu! Poszedł. Ląduje lekko koło hangaru. 18-sekundowy skok. Wszyscy są zadowoleni. Psychiczny ten stan odbija się na chlebie podwieczorkowym, którego ciągle brak. Po takiem „pindraniu" się pod górę wierzyć w niezniszczalność materji, recte chleba — trudno. Wieczorem dancing. W nim dwa felery: jeden to brak m....astu strun w fortepianie, drugi: nieco „jąkająca" się gra podpisanego. Ale to nic.

Nazajutrz dzień prześliczny, ale wiatr nadal dyskretny. Później wzmaga się nieco, ale cóż — szybkość nie przekracza 6 m/sek. Robi się trzy, czy cztery skoki, któremi Grzeszczyk bije swój rekord. Jeden z nich wynosi aż... 1 min. i 32 sek.

Apatja i przygnębienie zwalają się na nasze umysły. Nasz kronikarz, zwany powszechnie Kadłubkiem, skarży się na brak roboty. Nieco sensacji dostarcza nam kolega Matz swą nadzwyczaj śmiałą i udatną jazdą na... koniu, który zazwyczaj był używany do wożenia wody. Szlachetny ten mustang (ojciec muł a prababka holenderska krowa) z początku dawał wyraz swemu oburzeniu ustawicznemi drgawkami grzbietu, lecz po pewnej chwili „żelazna" wytrwałość jeźdźca do utrzymania się w pozycji siedzącej na grzbiecie, doprowadziła go (tym razem konia) do spokoju.

Również następny dzień robił wrażenie beznadziejnego. Jednak około południa dostrzegliśmy wiatr coraz lepszy. Drapiemy się więc na górę; jeszcze, jeszcze, no.. nareszcie szczyt. Robi się coraz zimniej tak, że nasi towarzysze, ubrani w futrzane combinaisony, bynajmniej nie skarżą się na zbytnie gorąco.

Start! Jest nieco ślisko, ponieważ w nocy padał deszczyk. Fakt ten nie jest zbyt mile widziany przez obsługę ogonową, która przy drugim starcie tak mocno przytrzymywała szybowiec, że nieco pojechała... na swych siedzeniach. Znowu zabrzmiała znana, melodyjna komenda: „Nacioooongać". Pochylają się sylwetki ciągnących linę; „bieeeegiem" — rozpoczyna się karkołomny bieg z góry, potykają się, ale silnie dzierżą linę — i wreszcie „hop!!!"

Wściekły chichot linek i cichutko, majestatycznie, jak strzała wypuszczona z łuku, wypada szybowiec. Żegluje przed naszemi oczyma. Pilot kiwa ręką pozdrowienia. Wtem lot słabnie, już, już będzie lądować. Nie! Znowu nabiera wysokości i żegluje dalej. Ale ten łobuz, o którym już mówiłem, ten wiatr słabnie i po pięciominutowym locie Grzeszczyk musi siadać. Tak to pobity został po raz pierwszy przeszłoroczny rekord polski.

Przyszły smutne dni. Beznadziejny kapuśniaczek płakał za szybami. Smutek trzeba było zabijać wymienionym „jąkającym" się dancingiem. Nikt wówczas nie spodziewał się takiego wspaniałego rekordu. Może pół, może godzinę, ale dwie? Nie, niktby w to nie był uwierzył. Nawet Grzeszczyk.

Deszcz wypłakał swe utajone boleści i słońce rzekło „ta po jakie bidy ja mam menczyć tych batjarów" (słońce mówiło szanowną gwarą lwowską, ponieważ, jak napisał „Przegląd Sportowy", loty odbywały się w Dukli leżącej koło Lwowa).

Znowu został pobity rekord polski! Wynosił on sześć minut z ogonkiem. Ale co tu mówić o jakichś sześciu minutach wobec dwóch godzin.

— „Waronki atmosferyczne nie kalkulowały się" — rzekł pewien gajowy, człek światły i bywały, był on przecie dwa razy na jarmarku w Samborze.

Wobec tego rozpoczyna się szkolenie.

— Dawać tych bubków — woła srogim głosem mistrz Grzeszczyk. Matz i Nowotny, jak na „praktykantów", dokazywali cudów. 1 minuta i 36 sekund — wyniki owych nieświetnej pamięci „konkursów" w Gdyni— jak na początkujących znakomite. I Czerwiński chce latać. — Wal bracie! Podczas gdy tamci dwaj są szkoleni w A. A. L., nasz konstruktor zna tylko loty ze strony teoretycznej. Jednak poszło doskonale; raz i drugi. 18 sekund! Mało? — Proszę samemu spróbować! Coprawda, ten drugi lot, przy lądowaniu, zakończył się telemarkiem na lewe skrzydło, ale to było uczynione z przyzwyczajenia. Nasz konstruktor bowiem jest doskonałym narciarzem, więc chciał sobie tylko dla wprawy „uciąć" telemarka. Kronikarz wyprawy, Kadłubek, skrzętnie zapisuje wszystkie fakty, a wieczorem, przed udaniem się na spoczynek, piłuje nas jeszcze o materjał do kroniki. Uprzyjemnia nam to opowiadaniem doskonałych „wiców".

Wiatr przestał robić jakieś „hecy" i zjawił się niespodziewanie dnia 2 listopada około południa. Gwałtowne podmuchy dawały nam znać, że oczekiwana chwila nadeszła i że prawdopodobnie będzie można myśleć o lepszych wyczynach. Wszyscy jesteśmy pełni otuchy.

Grozimy Grzeszczykowi, że jeżeli zechce po paru minutach lądować, to mu nie damy.

I znowu start i jak zwykle: „Naciooongać" i „bieeegiem", tylko nieco spokojniej, pewniej brzmią słowa komendy. Obserwuję twarz Grzeszczyka: jest poważna i nic nie mówiąca. „Hop!" — uciekł nam szybowiec. Zaczyna się wspaniałe żeglowanie przed naszemi oczyma, ciągle, bez zmęczenia tam i z powrotem. A cichy chód stoppera i coraz to większa ilość minut przebytych w powietrzu dawały nam znać, że rekord „czuć" w powietrzu.

Gdy tak wszyscy, w zbożnem oczekiwaniu rekordu, staliśmy z oczami utkwionemi w szybowiec, Grzeszczyk sięga nagle na dno gondoli i lewą ręką wyrzuca jakiś przedmiot.

Czyżby to był gołąb ze smutną wiadomością, że n. p. Grzeszczykowi brak jest benzyny? Co to byłaby za tragedja! Mniemany gołąb okazał się całkiem zwyczajnym butem narciarskim, który przeszkadzał naszemu dzielnemu pilotowi. Wkrótce, śladami pierwszego, wylatuje drugi i ląduje u naszych stóp. Gdybym był korespondentem prasy czerwonej zaraz wysłałbym sensacyjną depeszę: „Lot bez butów, czyli powód pobicia rekordu polskiego". A ja właśnie na złość tak nie napiszę. Ani słowa tak.

— Czyżby stopper kłamał? Już d w i e g o d z i n y !!!

Słońce ma już dosyć tej zabawy, więc ucieka z szybkością kamienia, strąconego w przepaść. Wiatr też „duć" nie chce, Grzeszczyk chciałby, ale nie może. Koniec tego wspaniałego lotu. A szkoda. Żaden mecz, żadna najbardziej zażarta 100-metrówka, wyścigi końskie czy motocyklowe nie dadzą takiego wrażenia, jak loty szybowe.

Gdy szybowiec przelatuje nad naszemi głowami, to wydaje się, że to jakiś ptak — olbrzym cichutko z gwizdem linek leci. Maleńka figurka pilota, siedzącego na samym przodzie szybowca, robi wrażenie ośrodków nerwowych tego ptaka.

Grzeszczyk — mistrz Polski — ląduje triumfalnie! Gratulacje, owacje, pilot — konstruktorowi, konstruktor— pilotowi.

Rozpoczyna się wielka uczta, wszyscy mają świetne humory, słuchamy z nabożeństwem wrażeń Grzeszczyka, cieszymy się z triumfu Czerwińskiego, nie słuchamy przydługiej i mętnej opowieści „Mupy" nr. II o takim psie, co się dymił i że z tego wynikła niemożność kąpania się... i tak dalej, dalej.

Udała się wyprawa.

Z żalem opuszczamy Bezmihową i jej gościnnych gospodarzy, pp. Czerkawskich, obiecując sobie, że spotkamy się tu na wiosnę, czy w lecie, na Wielkich Konkursach Szybowcowych.

J. Radzimiński.

Lotnictwo szybowcowe we Włoszech i U. S. A.

Za przykładem Niemiec, zwłaszcza w ostatnich czasach, rozwinęło się ogromnie zainteresowanie lotami bezsilnikowemi we Włoszech. Powstały specjalne szkoły, w których kształci się młodzież w sztuce latania bez motoru. „Centurie Aeronautica" w Genewie, grupująca 200 młodych ludzi, wysłała we wrześniu 25 członków do Casella, do specjalnego obozu, w którym pod kierunkiem kpt. Certosio uczą się latać na szybowcach. Obóz ten nazwano „Campo Motta" dla uczczenia pamięci pioniera ruchu szybowcowego, który zginął podczas prób przed Coupe-Schneider. W szkole tej wykonano przeszło 400 lotów. Jest to pierwsza szkoła powstała z inicjatywy prywatnej. Drugą taką szkołę założyło państwo w Pavullo. O aktywności jej może świadczyć fakt, iż od maja do listopada odbyło się tam 7940 lotów, w których wzięło udział 120 uczniów.

Włosi przypisują duże znaczenie lotom bezsilnikowym, jako prawdziwej szkole latania, która wyrabia odwagę, umiejętność zachowania się w żywiole powietrznym, pozwala się wczuć w istotę latania i kieruje na właściwe tory lot człowieka. Włosi mają wszelkie dane na to, aby w niedalekiej przyszłości i w tej dziedzinie lotnictwa stanąć na wysokim poziomie i zacząć konkurować z Niemcami.

I na drugiej półkuli świata w Stanach Zjednoczonych, kraju hołdującym na każdym kroku silnikowi, zaczyna się budzić lotnictwo bezsilnikowe. Osiągnięto tutaj w lecie b. r. pewne rekordowe rezultaty, jak np.: lot Petera Hesselbacha, który trwał 4 godziny. Odbyło się kilka zawodów szybowcowych, z których ostatni zorganizowany został we wrześniu r. b. koło San Diego. Niemało do rozwoju tego lotnictwa przyczyniło się towarzystwo „American Motorless Aviation Corporation", które ma swój teren w Cap Cod, niedaleko Bostonu zatrudniając cały szereg instruktorów i techników z Rhön. Między innemi znajduje się tam Klemperer, „as" niemiecki w lotach bezsilnikowych, który ostatnio dokonał lotu, ciągniony na linie przez mały sterowiec Goodyear, lecąc na zawody narodowe do Cleveland w czasie od 24 sierpnia do 2 września, gdzie odbywały się zawody szybowców. W odległości 6 mil od Cleveland pękła lina i Klemperer wylądował w polu. Na te same zawody przybył z Ponthiac (Michigan) Frank Hawks, ciągniony przez samolot i wylądował na lotnisku.

Znając rozmach i przedsiębiorczość Amerykanów, którzy będąc narodem energicznym i ambitnym dążą do tego, aby wszelkie rekordy do nich należały, nie zdziwimy się, jeśli w niedługim czasie Ameryka zacznie w lotach bezsilnikowych opanowywać rekordy.



Z tegorocznych zawodów szybowcowych w San Diego (Kalifornja). Pilot W. Atwood w locie na wysokość.

Raid Warthausena — wzór dla naszych pilotów sportsmanów

W dniu 10 września roku ubiegłego, o godzinie 2-ej w nocy, wystartował z lotniska Tempelhof w Berlinie młody, bo zaledwie 22-letni lotnik niemiecki, Karol baron von König-Warthausen, zamierzając ubiegać się o zdobycie puharu Hindenburga na rok 1928, oraz jednocześnie ustalić światowy rekord największej odległości lotu w linji prostej bez lądowania dla samolotów lekkich III-ej kategorji (jednomiejscowe o ciężarze własnym od 200 do 350 kg).

Von König-Warthausen wybrał dla swego lotu awjonetkę znanej wytwórni niemieckiej „Klemm", typu L. 20, wyposażoną w silnik „Mercedes-Benz" o mocy zaledwie 20 KM. Samolot ten, przezwany przez pilota „Kamerad", stanowi jego własność i różni się od seryjnych typów awjonetek „Klemm" skasowaniem przedniego siedzenia obserwatora i wbudowaniem dodatkowych zbiorników dla materjałów pędnych oraz włączeniem do obiegu smarowego pompy uruchamianej przez silnik.

Niezwykły lot bar. von König-Warthausena zasługuje na szczegółowy opis, nie tylko ze względu na to, że stanowi nadzwyczajny wyczyn sportowy w lotnictwie słabosilnikowem, lecz również z tego powodu, że został dokonany przez bardzo młodego pilota, który w chwili odlotu z Berlina posiadał zaledwie 25 godzin wylatanych samodzielnie na samolocie słabosilnikowym. Należy tutaj szczególnie podkreślić tę okoliczność, że von König - Warthausen, mając tak krótkie doświadczenie lotnicze, odważył się na wykonanie dalekiej podróży bez obserwatora, tembardziej, że sam nie posiadał dotychczas prawie żadnego doświadczenia w dalekich przelotach, w których zazwyczaj pilot jest zarazem doświadczonym mechanikiem.

Jeżeli baronowi von König-Warthausenowi udało się dokonać swego niezwykłego zamierzenia, to powodzenie należy zawdzięczać wyłącznie temu, iż posiadał on uprzednio doskonałe wyszkolenie pilota szybowcowego w słynnej szkole lotów bezsilnikowych w Wasserkuppe, a któremu to sportowi już od 17-go roku swego życia z zamiłowaniem się poświęcał.

Niebywały przelot bar. von König-Warthausena stanowi bodaj jedyny przykład praktycznego zastosowania doświadczenia, zdobytego w lotach bezsilnikowych; każdy niemal etap jego podróży jest dowodem, jak doniosłe znaczenie posiada takie właśnie wyszkolenie szybowcowe dla pilota sportowego. Nietylko więc zapał, niepospolita energja i wytrwałość przyczyniły się do powodzenia lotu, lecz w daleko większej mierze zdolność wyzyskania korzystnych prądów powietrznych, przy jednoczesnem wystrzeganiu się wpływów ujemnych, którą to umiejętność nie zawsze posiadają nawet starsi piloci.

Ciekawy przebieg tego historycznego dla lotnictwa sportowego lotu przedstawia się następująco:

Po wystartowaniu w nocy w dniu 10 września z Berlina, von König-Warthausen obiera kierunek na Witebsk i łatwo dokonywa tego przelotu przy sprzyjającej pogodzie; w dalszym jednak ciągu warunki atmosferyczne pogarszają się do tego stopnia, iż zamierzony uprzednio przelot bez lądowania do Moskwy staje się niemożliwy i pilot zmuszony jest lądować przymusowo, po 14 godzinach nieprzerwanego lotu, w miejscowości Sofino, w odległości 70 km od Moskwy, a 1548 km od Berlina. Rekord światowy, ustalony w dniu 21.II.1928 r. w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej przez Harry J. Brooksa na awjonetce Ford z silnikiem „A. C." 36 KM, na przestrzeni Detroit — Titusville, wynoszącej 1564 km—nie został więc pobity. Wyczynem tym jednak ustalił von König - Warthausen narodowy rekord niemiecki.

Niezrażony nieudaną próbą poprawienia światowego rekordu, pilot leci dalej do Moskwy, zamierzając wykonać drugą część swego programu, czyli ubiegać się o zdobycie puharu Hindenburga.

Po przylocie do Moskwy, gdzie von König - Warthausen zatrzymał się niedługo, rozpoczyna szereg ciekawych przelotów długodystansowych, obierając południowy kurs przez Charków na Rostów n/Donem. Dalszy lot z Rostowa staje się niezmiernie utrudniony; von König - Warthausen, lecąc nad południowo rosyjskiemi stepami, natrafia między Donem a Kubanią na silne burze o tak gwałtownych porywach wiatru, że o lądowaniu bez uszkodzenia płatowca nie można było marzyć. Leci więc dalej, okrążając szczyt górski Elbrus 5660 m. W górach Kaukazu spotyka go nielada niespodzianka, zostaje bowiem zaatakowany przez orły górskie, którym jednak nie powiodło się pokonać niezwykłego w ich krainie podróżnika. Lecąc w dalszym ciągu nad terenem górzystym, ląduje we Władykaukazie, poczem po przez Pietrowsk kieruje się na Baku; pomyślnie zakańczając lot górski, osiąga to miasto w dniu 24 sierpnia.

Tutaj poraz pierwszy zajął się von König-Warthausen sprawdzeniem stanu silniczka; zdjął jeden tylko cylinder i przekonał się o nienagannym stanie swego Mercedesa. Po jednodniowym zaledwie postoju, nastąpił start

do lotu nad stepami Astrachańskiemi brzegiem morza Kaspijskiego, w kierunku Enzeli, pierwszego miasta na terytorjum Persji. W czasie tego przelotu towarzyszyło lotnikowi duże stado flamingów, czego tym razem pilot również do przyjemności nie zaliczał. Po dłuższem zatrzymaniu się w Enzeli, startuje von König-Warthausen do Teheranu, przelatując nad pasmem górskiem Elbrus, oraz ponad przełęczą Menjil, znaną ze swych silnych zaburzeń powietrznych. W górach tych, gdzie nie istnieje żadna możliwość dokonania lądowania przymusowego, najmniejsza wysokość lotu wynosiła 3000 metrów. Nie zważając jednak na gęstą, wysoko sięgającą warstwę chmur, udaje się młodemu pilotowi przezwyciężyć tę przeszkodę terenową. Odcinek tego przelotu, którego również wypadło dokonać nad tamtejszemi dziewiczemi lasami, odbył się bez niespodzianek. Lot nad pasmem górskiem okazał się łatwy, ponieważ pilot znów umiejętnie wykorzystał w całej pełni wznoszące się prądy powietrzne; w ten sposób przelatuje bez lądowania nad miastem Kasvin, sądząc że zapas paliwa wystarczy, aby móc osiągnąć Teheran. Niestety, na końcowym odcinku trasy napotyka von König-Warthausen silne wiatry czołowe, które udaremniły osiągnięcie zamierzonego celu, zmuszając do lądowania w odległości 40 km przed Teheranem, wskutek wyczerpania się benzyny. Pilot wyszukał sobie do lądowania małą wioskę; ponieważ zaś stamtąd istniało połączenie z Teheranem, przeto sprowadzenie świeżego zapasu materjałów pędnych nie przedstawiało większych trudności. Po kilku dniach następuje odlot do Teheranu, dokąd towarzyszył podróżnikowi samolot perskiej linji lotniczej typu Junkers F-13.

Wiadomość o przylocie w dniu 2 września do Teheranu zadecydowała o przysądzeniu bar. von König-Warthausenowi puharu Hindenburga za rok 1928. Zanim jednak wiadomość o przyznaniu tej nagrody dotarła do zdobywcy, opuścił on Persję w kierunku Indyj. Warunki tego przelotu są niezmiernie utrudnione wskutek terenu górzystego, który wypadało przelatywać na przeciętnej wysokości 3500 metrów. W okolicach tych nie istnieją żadne osiedla ludzkie. Lot dalszy odbywa się w kierunku Isfahan — Jast — I-Kast. W odległości 300 km, nie dolatując do miasta Shiraz, nad wysokiem perskiem pasmem górskiem, samolot zostaje przyciśnięty gorącemi wiatrami do zbocza górskiego. Lądowanie przymusowe odbywa się na wysokości 2800 metrów zupełnie gładko, aczkolwiek wypadło obrać do tego bardzo ograniczony teren, na którym samolot zatrzymał się o parę zaledwie metrów nad głęboką przepaścią. Start z tego terenu był niewykonalny, wskutek czego pilot udaje się pieszo do najbliższego osiedla, odległego o 30 km, stamtąd zaś 300 km samochodem Ford do miasta Shiraz. Już po pięciu dniach został zniesiony przez oddział tragarzy samolot, rozłożony na części, do odległego o 28 km miejsca, z którego start nastąpił w kierunku miasta Shiraz. Odlot stąd następuje w kierunku miasta Bushir, gdzie von König-Warthausen miał nadzieję spotkać barona von Hünefelda z Lindnerem, którzy znajdowali się w drodze do Tokio. Jednakże do Bushir'u nie udaje się mu dolecieć, wskutek wyczerpania zapasu paliwa, spowodowanego wiatrami czołowemi, których siły pilot nie przewidywał. Musiał on mianowicie przelatywać wzgórza na wysokości 4000 metrów i starać się wydostać z terenu górskiego, posiadając względnie niewielki zapas benzyny. Paliwo wyczerpuje się w odległości 100 km przed osiągnięciem zatoki Perskiej, jednakże udaje się pilotowi przezwyciężyć l o t e m s z y b o w y m znajdujący się przed nim teren górski. Tutaj wykazuje von König-Warthausen całe swoje mistrzostwo i dokonywa sztuki wzniesienia się o dodatkowe 500 metrów ze stojącem śmigłem, wykorzystując wznoszące się prądy powietrzne, i osiąga w odległości 50 km przed miastem Bushir wioskę, w której zostaje powitany jako zjawa. Po czterech dniach zaopatruje się w świeży zapas paliwa i osiąga Bushir.

Stąd do Bender-Abbas lot zostaje dokonany podczas upału, przy temperaturze 45^0 do 50^0 Cels. Powietrze było tak gorące, że guma na oponach stopniała całkowicie; silnik jednak wydołał. Już w dniu następnym odbywa się odlot do Djasku, przyczem trasa prowadzi częściowo ponad zatoką Perską. Tutaj następuje pierwsze i jedyne w czasie całego przelotu, drobne uszkodzenie; pęka mianowicie bolec, mocujący cylinder do karteru. Jak wiadomo, silnik Mercedes-Benz pracuje przy 3000 obr/min. i posiada przekładnię 1 do 3, przyczem osadzona jest ona w łożu silnikowem na czterech amortyzatorach ze zwiniętej w spiralę taśmy stalowej. Drgania silnika stały się tak znaczne, że zmusiły pilota do lądowania przymusowego w pustyni, na brzegu zatoki Perskiej; pilot dokonał tym razem również sztuki nielada, ponieważ dociągnął do wybrzeża l o t e m ś l i z g o w y m. W krótkim czasie naprawia on samodzielnie powstałe uszkodzenie, pomimo szalonego upału. Ponieważ jednak nie mogło być mowy o tem, aby osiągnąć Djask tego samego dnia, powraca do Bender Abbas.

W dniu 7 listopada osiąga von König-Warthausen miasto Karachi, lecąc poprzez Pasni, gdzie zatrzymuje się czas dłuższy. Zamierzanego uprzednio lotu do Afganistanu wypadło zaniechać, ponieważ plan ten uda-

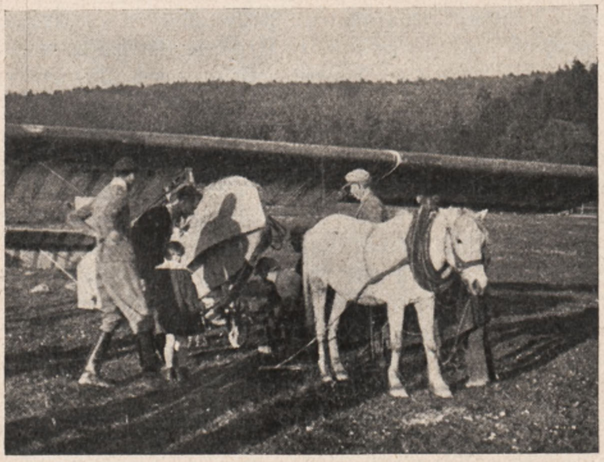
remniły władze angielskie, nie udzielając pozwolenia na przelot do Kabulu. Trasa do Kalkuty prowadzi więc przez Jodhpur-Jaipur-Allahabad-Gaya; przelot ten zostaje dokonany bez przeszkód i w dniu 24 grudnia przylatuje von König-Warthausen do Kalkuty na same Boże Narodzenie. Tutaj dopiero zastaje depeszę Niemieckiego Związku Lotniczego (D.V.L.) o przyznaniu mu dobrze zasłużonego puharu Hindenburga.

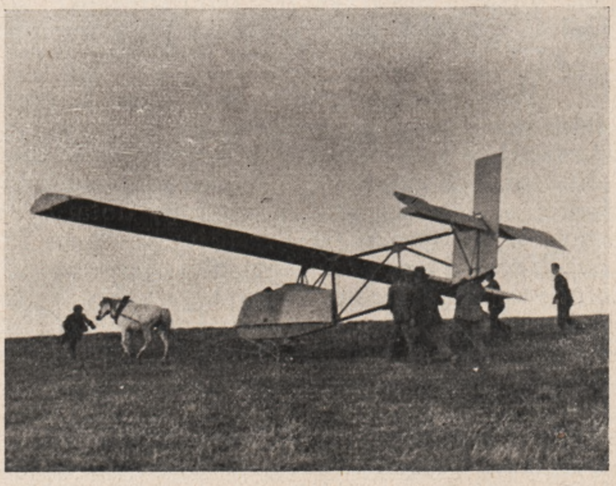
W Kalkucie pozostaje von König Warthausen przez cztery tygodnie, zarobkując na dalszą podróż płatnemi lotami pasażerskiemi. Do Bangkoku prowadzi trasa przez Akyab; tutaj Sjamczycy nie mogą wyjść z podziwu, że na samolocie o silniczku zaledwie 20 KM udało się dokonać tego, czego wkrótce przedtem nie mógł zrobić znany le Brix, który na swym Bréguet'cie-Hispano 600 KM nie mógł dolecieć do Bangkoku. Stąd następuje start do Hongkongu, dokąd von König-Warthausen przybywa w dniu 19 kwietnia, ładuje swój samolot nu statek i przybywa do Japonji w dniu 13 maja.

W Tokio dokonywa pilot szeregu lotów, poczem leci do Yokahamy i w dn. 24 maja ponownie ładuje swego Klemm-Daimlera na statek i płynie do Ameryki, przybywając do San Francisco w dniu 8 czerwca. Start z tego miasta następuje w dniu 25 czerwca, przyczem pierwszy etap na kontynencie amerykańskim, Los Angelos, osiąga pilot w czasie $6^1/_2$ godzin nieprzerwanego lotu. Tutaj spotyka podróżnika gorąca owacja. Rada miejska decyduje zakupić samolot na własność. Von König-Warthausen obiera okrężną drogę przez San Diego—Tuscon—El Paso – Dallas—St. Louis—Chicago — Detroit — Washington D. C.— New-York. Drogę przez ocean Atlantycki przebywa na statku i trafia w końcu zeszłego miesiąca do Hamburga; stąd odbywa podróż do Berlina lotem. Przybywając do miejsca pierwszego startu od strony przeciwnej, kończy szczęśliwie swój wspaniały, niemający równego sobie lot dookoła świata. Godzi się zaznaczyć, że podczas całej podróży płatowiec nie doznał prawie żadnego uszkodzenia; silnik działał znakomicie na całej trasie, która łącznie wynosiła 35.000 km.

Inż. St. K. Prauss.

Z LOTÓW W BEZMIHOWEJ





Lotnictwo wśród młodzieży belgijskiej

Po długim okresie rekonwalescencji, spożytkowanym na zatarcie śladów wojny, ruchliwe społeczeństwo belgijskie dużą część swej energji poświęciło sprawie lotniczej. Nie naszą rzeczą będzie opowiadać, jak w atmosferze roztaczanej wokoło przez ukochanego króla-lotnika rósł młody Aeroklub Królestwa Belgów, gromadząc wszystkich, co mogli oddać albo pracę, albo swe środki finansowe na usługi lotnictwa.

Zasługą bezsprzeczną generała Van Crombrugge jest, iż pierwszy zwrócił uwagę na wartość wychowawczą idei lotniczej, owianej niedawnem bohaterstwem walki o wolność. Dzięki też jego wpływowi na czynniki rządzące, w lutym 1925 powstaje podsekretarjat, a następnie Sekretarjat Propagandy Lotniczej, celem wytworzenia, jak się wyrażono, „mentalité aéronautique".

Pamiętam z jakim zapałem młodzież odpowiedziała na wezwanie Sekretarjatu, a wielka akademja w brukselskiem Trocadero, na której zebrało się koło 2000 studentów i uczniów, po przemowie dyrektora sekretarjatu Calemberta zamieniła się w żywiołową manifestację na rzecz lotniczej pracy dla kraju.

Później, po stolicy, Calembert odwołuje się do prowincji. Louvain, Liége, Malonne, Carlsbourg (po odczycie 600 uczniów zgłasza się do pracy), Auvers, Neufchâteau, Arlon—to etapy pracy jednego miesiąca.

Równolegle p. Wiktor Boin, niestrudzony w wynajdywaniu środków propagandy czynnej oraz gałęzi wiedzy i sportu lotniczego, dostępnych dla młodzieży, prowadzi akcję konsolidacyjną.

Prawda, uniwersytety i politechniki, zalane przez obcy element o niezmiernie niskiej wartości pod każdym względem, nastręczyły dużo zmartwień, to jednak około 1927 r., to jest z chwilą wejścia młodzieży lotniczej szkół średnich na wyższe uczelnie i tam powstało 7 grup lotniczych, gromadzących 1130 członków.

Jednocześnie szkoły średnie dochodzą do poważnej liczby 40 sekcyj o ogólnej liczbie 3500 członków, która to liczba utrzymuje się do dnia dzisiejszego bez większych zmian.

Co dotyczy organizacji, to na czele każdej sekcji stoi komitet, którego prezesem zwyczajowo jest dyrektor danego zakładu naukowego. Praca sekcji przedstawia się zresztą analogicznie do pracy kół szkolnych L. O. P. P.

Co roku organizowane są konkursy najróżnorodniejsze, międzysekcyjne, na których tradycyjną nagrodą są karty na przelot. Przy końcu roku szkolnego najbardziej czynna sekcja dostaje jako nagrodę przechodnią „sztandar lotniczy młodzieży".

Sekcje posiadają swój oficjalny biuletyn, wydawany co miesiąc i co dwa lata zjeżdżają się do Brukseli na wielki kongres lotniczy młodzieży.

Sekcje studenckie organizują zwykle więcej zjazdów (2 rocznie) celem lepszego zespolenia organizacyj.

Jak widzimy, wszystkie czynniki potrzebne do rozwinięcia omawianej akcji lotniczej zostały wzięte pod uwagę i zmotoryzowane. Sądzę, że rezultaty nie dadzą na siebie długo czekać, szczególnie wobec przychylnej postawy rządu, zaznaczonej choćby ostatnio zapewnieniem studentom działów lotniczych na politechnikach bezpłatnego kursu pilotażu.

J. Falkiewicz

ECHA MIĘDZYNARODOWEGO KONKURSU AWJONETEK

Zwycięstwo w tegorocznym międzynarodowym konkursie awjonetek, noszącym nazwę I-szych zawodów F A. I. przypadło Niemcom, wobec czego organizacją II-go międzynarodowego konkursu, który odbędzie się w roku przyszłym, zajmie się Aeroklub niemiecki. W związku z tem F. A I. rozesłała do wszystkich klubów zawiadomienie, iż Aerokluby, które zamierzają brać udział w organizacji tego konkursu, winny zawiadomić o tem Aeroklub niemiecki najpóźniej 31 grudnia r. b. Szczegółowy regulamin przyszłorocznego konkursu, którego opracowaniem zajmuje się Aeroklub niemiecki, nie jest nam jeszcze znany. Warunki ogólne są następujące:

1. Do zawodów dopuszczone będą awjonetki I-ej i II-ej kategorji według klasyfikacji F. A. I. (I kat. — dwumiejscowe o c. wł. 280 — 400 kg., II kat. — dwumiejscowe o c. wł. do 280 kg).
2. Zawody odbędą się między 15 czerwca a 15 października.
3. Na klasyfikację zawodów składają się: szybkość na trasie, regularność lotu, zużycie materjałów pędnych oraz zalety praktyczne awjonetek.
4. Przelot musi odbyć się na przestrzeni 4000 km.
5. Regulamin szczegółowy zakomunikowany być musi zainteresowanym klubom przed 15 grudnia, opublikowany zaś najpóźniej 1 lutego.

Sądząc z zainteresowania, jakie wzbudził I-y konkurs, przypuszczać należy, iż ilość awjonetek, jaka zgłoszona zostanie na II-gi konkurs, przekroczy 100.

Udział Polski w przyszłorocznym konkursie awjonetek jest już zdecydowany. Wyniki, jakie dotychchas zdołaliśmy osiągnąć w dziedzinie sportu lotniczego, upoważniają nas w dostatecznj mierze do występu na terenie międzynarodowym.

Jaka ilość awjonetek naszych weźmie udział, trudno narazie ustalić, bowiem nieznane są jeszcze warunki konkursu; przypuszczać należy, iż około 10

Wyniki tegorocznego międzynarodowego konkursu awjonetek, które przedstawiliśmy w szczegółowej tabeli, zamieszczonej w numerze październikowym Młodego Lotnika, zostały obecnie — po przeszło dwumiesięcznej zwłoce — przez jury konkursu zatwierdzone. Jak wiadomo, zwłoka taka spowodowana została zakwestjonowaniem wyników trzech zawodników: kpt. Broad'a, lorda Carberry i Miss Spooner, którzy podczas raidu przelatywać mieli we Włoszech ponad strefą zakazaną, co miało być przyczyną dyskwalifikacji. Sprawa ta była gorąco komentowana w prasie lotniczej, która broniła lotników przed dyskwalifikacją. Sąd konkursowy uchwałą swą z dnia 4. XI. r. b. postanowił ostatecznie uznać wyniki powyższych trzech zawodników i ułożył następującą listę nagród:

Nagrodę przechodnią, wartości 20.000 fr., zaofiarowaną przez Aeroklub francuski, otrzyma w roczne posiadanie „Deutscher Luftrat" za zwycięstwo, odniesione przez pilota niemieckiego Morzika na awjonetce BFW.

Pierwszą nagrodę pieniężną, w wysokości 100.000 fr., otrzymuje „Deutsche Verkehrsfliegerschule" (pilot Morzik). Pozatem przyznano tejże firmie: wazę sewrską— nagroda prezydenta Francji, awjonetkę Fiat i medal złoty — nagrody ministra lotnictwa włoskiego, motocykl— nagr. niemieckich zakładów przemysłowych w Szpandawie, motocykl — nagr. firmy Gnome i Rhone oraz nagrodę miasta Pragi, przedstawiającą wartość 10.000 kor. czeskich.

Drugą nagrodę — 50.000 fr. — otrzymuje f. „De Havilland Aircraft" (aw. Moth, pilot Broad). Pozatem firma ta otrzymuje: silnik słabej mocy i medal złoty — nagrody ministra lotnictwa włoskiego, 500 mk. niem. — nagr. miasta Wrocławia oraz nagrodę austrjackiego ministra handlu.

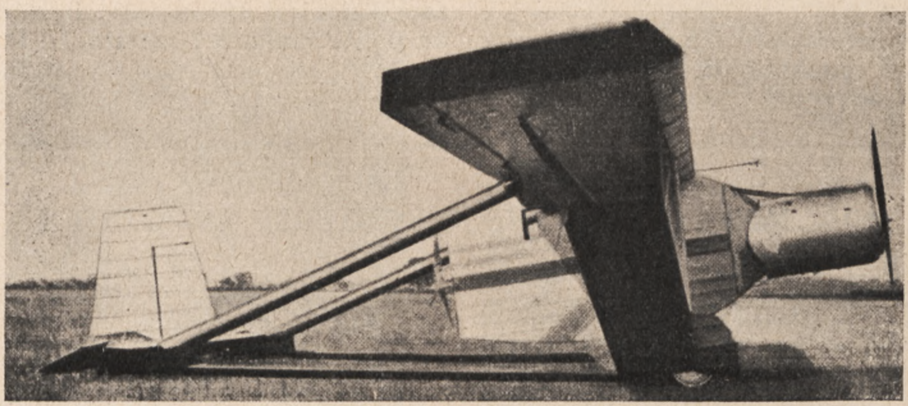
Trzecią nagrodę — 25.000 fr. — otrzymuje f. „Raab Katzenstein" (aw. Raka, pilot Carberry). Pozatem firma ta otrzymuje: motocykl — nagr. f. „Gnome i Rhone", wazę sewrską — nagr. miasta Paryża i puhar kryształowy wartości 15.000 kor. czes. — nagr. Aeroklubu czeskiego.

Następne 17 nagród, po 7.350 fr. każda, przyznano w następującej kolejności: „Klemm", — aw. Klemm, pil. Lusser (pozatem f. „Klemm" otrzymała 4-osobowy samochód — nagr. f. „Renault"); „Offic. Ferrov. Meridionali" — aw. Romeo, pilot Guazzetti; „Oscar Caminneci" — aw. BFW., pil. von Dungern; „Avia" — aw. Avia, pil. Kleps (panadto „Avia" otrzymała silnik Walter 60 MK — nagr. f. Walter oraz zegarek — nagr. f. „Leroy—Paris"); „Offic. Ferrov. Meridionali"—aw. Romeo, pil. Castaldo; „Offic. Ferrov. Meridionali"—aw. Romeo, pil. Gelmetti; „Miss Spooner" — aw. de Havilland, pil. miss Spooner; „Junkers" — aw. Junkers, pil. Roeder; „Carlo Benassatti" — aw. Romeo, pil. Benassatti; „Fr. Lombardi"— aw. ASI, pil. Lombardi; „Soc. An. Aeron. Italia" — aw. Fiat, pil. Bottala; „Hans Wirth" — aw. Klemm, pil. Wirth; „Fr. Siebel" — aw. Klemm, pil. Poss; „Junkers" — aw. Junkers, pil. Kneer; „Aeroklub niemiecki" — aw. BFW., pil. Offermann; „Klemm — aw. Klemm., pil. Siebel.

Nagrodę honorową polską (model pomnika ks. J. Poniatowskiego), ufundowaną przez Pana Ministra Komunikacji dla tego zawodnika, który wykaże najlepszy czas na trasie Paryż—Warszawa — zdobył pilot lord Carberry.

LATAJĄCY ZBIORNIK BENZYNY

Jak już donosiliśmy w Nr. 61 „Młodego Lotnika", w Ameryce przygotowuje się obecnie samolot, przeznaczony specjalnie do pobicia rekordu lotu w linji prostej bez lądowania, ustanowionego ostatnio przez Costa i Bellonta. Samolot ten, o oryginalnym wyglądzie zewnętrznym, zaprojektowany przez inż. Bellanca, znanego konstruktora płatowca, na którym Chamberlin przeleciał z New Jorku do Berlina, jest jednopłatem o pomocniczych płatego są jeszcze dwa zbiorniki w skrzydłach samolotu — każdy po 990 litrów. Ogółem więc samolot — jak podają oficjalne publikacje — może zabrać 8550 litrów benzyny. Dwa zbiorniki oliwy są umieszczone przy silnikach. Kabina pilota znajduje się za głównym zbiornikiem. Płaszczyzny nośne wraz z kadłubem są połączone ze statecznikami i sterami przy pomocy dźwigarów, podobnie jak znany hydroplan dwusilnikowy Savoia. Pod-



Samolot Ballanca-Tandem.

szczyznach rozpiętości 25—35 m. i powierzchni 85 m^2. Waga samolotu próżnego ma wynosić 3170 kg., zaś gotowego do dalekiego lotu — 9.500 kg. Dwa silniki Wasp chłodzone powietrzem, po 425 KM., są na przodzie i z tyłu krótkiego kadłuba; jedno śmigło jest więc ciągnące a drugie pchające. Za przednim motorem znajduje się główny zbiornik benzyny o pojemności 5700 litrów. Drugi zbiornik tworzy podłogę kabiny, mając pojemność 870 litrów. Oprócz tego są jeszcze dwa zbiorniki w skrzydłach samolotu — każdy po 990 litrów.

wozie o rozstawieniu kół 5.44 m. ma koła opatrzone najnowszemi oponami Goodyear; ogon zaś wspiera się na dwóch płozach. Konstruktor Bellanca twierdzi, iż samolot ten może lecieć przeszło 100 godzin, a zasięg określa na *15.000 km.*, to jest prawie dwa razy tyle, co ostatni przelot Costa i Bellonta!

A więc czekajmy — co nam najbliższa przyszłość pokaże.

Z AEROKLUBÓW AKADEMICKICH



Puhar Związku A. A. zdobyty w r. 1929 przez A. A. Warsz.



Pp. Sido i Zatłokal, wyszkoleni w r. b. w A. A. K., wykonali lot propagandowy na trasie około 900 km.





„As" A. A. P., p. Ludwik Rosiński, o którym piszemy w kronice.



Grupa członków zarządu i uczniów szkoły lotniczej A. A. Wil. x—p. Rojecki, kierownik szkoły i wiceprezes Klubu, xx i xxx—instruktorzy, pp. Sułkowski i Zołotow.

U góry uczniowie przy zajęciach praktycznych.

Uwagi o polityce szkoleniowej klubów i lotach pasażerskich

Przyglądając się pracy klubowej wielu pilotów, którzy korzystali z pomocy społecznej szkoląc się, czy trenując, oraz analizując podział między poszczególnych członków środków, jakiemi rozporządza klub, dostrzeżemy wiele okazyj do uwag. Nie powinno to nas ani dziwić, ani martwić, bo tak jest zawsze na początku. Musimy jednak zgóry pomyśleć o usunięciu wad.

Wyszkolonych w roku bieżącym pilotów możnaby podzielić na trzy kategorje:

1) Szkoleni dla wojska, ludzie młodzi, przeważnie nieposiadający specjalnego zamiłowania do lotnictwa. Szkolili się, aby obowiązkową służbę wojskową odbywać w lotnictwie. Nie zostaliby nigdy pilotami, gdyby szkolenie było płatne,

2) Ludzie pełni zapału i poświęcenia, latający z zamiłowaniem, gotowi do dużych ofiar, byle latać nadal; ci, przeważnie, nie nadawali się dla wojska i

3) Ludzie starsi, na stanowiskach, zamożni, latający z zamiłowaniem — mecenasi lotnictwa.

Jak widzimy, różnią się te trzy kategorje tak pod względem zamożności, jak zamiłowania, jak wreszcie i stopnia pożytku, jaki ich wyszkolenie ma dla Państwa. Mimo to, od wszystkich swych uczniów-pilotów kluby pobierały jednakowe opłaty i jednakowo dbały o ich wyszkolenie. Wprawdzie bardzo często członkowie zamożni deklarowali znacznie większe składki miesięczne (100 zł. i więcej), ale czynili to dobrowolnie. Klub tego nie wymagał.

To byłaby pierwsza rzecz do reformy.

Drugą jest sprawa odbywanych przy treningu lotów pasażerskich, t. zw. przyjemnościowych, dla członków klubu. Dotychczas — można rzec — latał ten, kto tego pragnął, a potrafił odpowiednio około swojej sprawy zabiegać u pilota i w zarządzie. Inni członkowie, płacąc składki, nie otrzymywali od klubu kompletnie nic: szkolenie ich ominęło, zaś okazja do lotów pasażerskich była trudna, a często wręcz niemożliwa do zdobycia. A przecież kluby powinny dbać także i o ogół członków, nietylko o tę garstkę szczęśliwców, którzy, jako pierwsi, otrzymali maximum pomocy społecznej uzyskując to, co będzie wiecznie przedmiotem zazdrości innych — bezpłatną naukę latania.

To też w roku przyszłym trzeba postawić dwie zasady, dotyczące szkolenia i latania w klubach: 1) Za latanie płaci się — każdy płaci według możności; specjalnie wartościowi członkowie mają znaczne ulgi. 2) Lata tylko ten, kto nabył do tego prawo — niema lotów grzecznościowych, z przypadku.

Postawienie zasady płatności stanie się obecnie konieczne wobec tego, że szkolenie kandydatów z p. w. odbywać się będzie poza klubami, a przeto kluby będą pozbawione tych licznych pomocy wojska, jakie miały dla swoich ludzi, szkoląc kandydatów kontyngensowych. Jasną jest również rzeczą, że wobec ogromu zadań ściśle sportowych, kluby nie będą chciały angażować się zbytnio w szkolenie, jak to było dotychczas Tembardziej, że część ich członków wyszkolą centra. Sądzę, że kluby nie będą w stanie szkolić u siebie w przyszłym roku więcej, jak po 3 — 7 osób, zato w wyborze tych kilku osób będą o wiele mniej skrępowane, mogąc zwrócić jeszcze większą uwagę na pożytek kandydata dla klubu i lotnictwa wogóle. Przy wyborze więc zmaleje obecnie znaczenie stosunku do służby wojskowej, sprawa wieku, zdrowia i płci, wzrośnie natomiast kwestja zamożności, zamiłowania do lotnictwa i pożytku dla klubu. Ale wróćmy do tematu.

Szkolenie w klubie — jak zaznaczyliśmy — winno być w zasadzie płatne, przyczem należałoby stosować szeroką skalę opłat, w zależności od stanu majątkowego kandydata i t. p. Trzebaby również ustanowić różne taksy dla członków i nieczłonków.

Opłata winna być nie ryczałtowa, lecz zależna od ilości lotów. Należałoby przyjąć system, stosowany w większości szkół samochodowych. Kandydaci do szkolenia płaciliby w tym wypadku za każdy lot, wykupując odpowiednią ilość bonów na pięciominutowe rundki. Za tym systemem przemawia m. in. bardzo ważny, następujący wzgląd praktyczny. Nie każdy jest pewny swoich kwalifikacyj pilockich; toteż wielu trudno jest zdecydować się na dużą opłatę jednorazową, jeśli nie mają pewności, że szkolenie ukończą. Pozatem, są ludzie, którzy już przystępują do szkolenia ze świadomością, że pilotami nie będą. Im chodzi tylko o poznanie, o „przyswojenie" sobie pilotażu. Grać tu może rolę nietylko ambicja, lecz także np. potrzeba zawodowa przy braku specjalnego zamiłowania, czy zdolności do latania. Jeślibyśmy mieli szkolić bezpłatnie, to, oczywiście, z tą klasą ludzi wogóle nie chcielibyśmy mówić, skoro jednak mają oni płacić, czemużbyśmy nie mieli dać i im możności zażycia rozkoszy lotu?

Inne powinny być opłaty za loty na początku szkolenia, inne gdy uczeń wykonywa warunki. Wiąże się to z polityką klubu, który za wyszkolonych otrzymywać będzie przypuszczalnie i nadal premje.

Rozróżniając kilka taks, jestem zdania, że za pierwsze 50 lotów z instruktorem powinni płacić wszyscy jednakowo. Dopiero po zorjentowaniu się z tych lotów w wartości ucznia, może się stać aktualna sprawa obniżenia opłat aż do zera. Zresztą w tych rozważaniach wysokość i różnice opłat mniej mnie interesują. Po zestawieniu kosztów szkolenia w klubach, przyjdzie do omówienia kwestji finansowej w oddzielnym artykule, w którym będzie można podać kalkulację wyszkolenia 1 pilota w różnych warunkach. Nie wdaję się również w tej chwili w niezmiernej wagi pytanie, na czem szkolić i jaka winna być w dzisiejszych warunkach pomoc Państwa. Chodzi mi narazie, jak to zaznaczono w tytule, o wytyczne naszej polityki szkoleniowej na przyszłość.

Kluby będą zdobywać coraz więcej samodzielności. Przyjdzie z czasem i u nas ten upragniony stan, spotykany obecnie już nietylko w Anglji, Ameryce i t. p, ale np. także w Czechosłowacji*), ze hasło „Lotnictwo dla wszystkich" przestanie być utopją. Zgóry trzeba myśleć o tem, a już obecnie dążyć należy do udostępnienia nauki pilotażu tym, jeszcze nielicznym wprawdzie w Polsce jednostkom, które stać na latanie na własny, czy prawie własny koszt. Jednym z pierwszych zadań klubów jest takich właśnie ludzi do siebie przyciągać i naukę pilotażu im umożliwić.

Z tego, cośmy powiedzieli o szkoleniu, możnaby wysnuć odpowiednie wnioski o organizacji lotów pasażerskich. Należałoby tu zaprowadzić system kartkowy, kontyngensowy, któryby umożliwił sprawiedliwy podział między członków klubu lotów bezpłatnych, a zarazem udostępnił latanie za pieniądze —ogółowi. Każdy członek, opłacając składkę, winien otrzymywać pewną ilość imiennych bonów na lot w danym okresie. Lotów pasażerskich będzie w klubach coraz więcej, bo kadry pilotów trenujących stale rosną. Jednak nie będzie ich nigdy tak wiele, by wszyscy członkowie klubu mogli latać tyle, ile zapragną. Toteż liczbę lotów bezpłatnych przyjdzie nam ograniczyć np. do 2 — 3 miesięcznie. Za większą ilość lotów niż przewidziana w kontyngensie członkowie winni płacić; mniej niż ogół amatorów powietrznej jazdy, jednak część kosztów lotu, choćby tylko materjały pędne, pokrywać powinni. Pilotom latającym na maszynach klubowych należałoby dać pewną ilość bonów do ich dyspozycji, aby mogli od czasu do czasu przewieźć swoich najbliższych. Oczywiście, możność dysponowania pewną ilością lotów bezpłatnych winien mieć również zarząd klubu.

Zdaję sobie sprawę z tego, że w praktyce reformy kartkowe nastręczą, zwłaszcza na początku, trochę kłopotów. Wiem, że dla wielu klubów są one narazie zupełnie niepotrzebne. Nie mam jednak wątpliwości co do tego, że w klubach większych przyczynić się one mogą do większej racjonalizacji latania i usunięcia tarć, a zatem dla całokształtu prac klubu mogą mieć duże znaczenie.

J. O.

*) Przeczytaj w listopadowym Letec'u art.„ Ustrzedni pilotni szkola".

ZJAZD KLUBÓW LOTNICZYCH

Przeprowadziwszy przygotowawcze prace konsolidacyjne, Zrzeszenie Klubów Lotniczych zwołało III-ci zjazd klubów poświęcony omówieniu stosunków z Komisją Lotnictwa Sportowego i zespoleniu klubów z A. R. P. jako reprezentantem naszego sportu lotniczego.

Zjazd odbył się w Warszawie, 7 grudnia, dając pozytywne rezultaty.

Po zagajeniu i wyborze przewodniczącego, którym został wiceprezes Zarządu gł. L. O. P. P.. honorowy członek A. A. W. p. inż. Rudziński, oraz informacyjnem sprawozdaniu zarządu Zrzeszenia, reprezentant Komisji Lotnictwa Sportowego i A. R. P., p. mjr. Kwieciński, przedstawił genezę i program Komisji Lotnictwa Sportowego podkreślając, że jest to program naczelnych władz lotnictwa polskiego. Referat uzupełnił kpt. Halewski podając projekt budżetu lotnictwa sportowego na r. 1930/31 w dwóch warjantach: pierwszy sięga $^1/_2$ miljona, drugi, przewidziany na wypadek, gdyby M. S. Wojsk. uwzględniło w swoim budżecie tylko połowę materjałów pędnych, — 380 tys. Omówieniu programu i budżetu poświęcimy osobny artykuł w jednym z następnych numerów.

Z kolei przystąpiono do dyskusji nad zgłoszonemi przez A. R. P. projektami umowy afiljacyjnej i regulaminem organu reprezentującego kluby wobec K. L. S. i A. R. P.

Zasadę afiljacji uchwalono jednomyślnie. Do projektu umowy zgłoszono kilka zastrzeżeń, które doprowadziły do zmiany szeregu postanowień ograniczających prawa klubów. W szczególności chodziło o wpływ uchwał klubów na decyzje K. L. S. i A. R. P, który w projekcie A. R. P. nie był dostatecznie uwzględniony.

Oparta na umowie afiljacyjnej współpraca klubów z A. R. P. przewiduje świadczenia obu stron. Afiljowany klub uznaje A. R. P. za jedynie upoważniony do reprezentowania go wobec F. A. I. i Centralnych Władz Polskich, zobowiązuje się przestrzegać statuty i regulaminy sportowe F. A. I. i A R. P. oraz podporządkować się zarządzeniom Komisji Lotnictwa Sportowego pod rygorem utraty wszelkiej pomocy ze strony władz reprezentowanych w K. L. S. A. R. P. zobowiązuje się prowadzić sprawy klubów na terenach oddanych jego reprezentacji, traktować kluby podobnie jak swoich członków etc. Specjalny punkt przewiduje sprawę tryptyków, które A. R. P. wydawać będzie członkom klubów za pośrednictwem i na wyłączną odpowiedzialność ich zarządów.

Działalność reprezentacyjną wykonywać będzie A. R. P. w porozumieniu z istniejącem przy nim Zrzeszeniem Klubów Lotniczych, którego nazwę zmieniono obecnie na: „Rada Klubów Afiljowanych do A. R. P.".

Głównym celem Rady jest zapewnienie należytej współpracy i łączności między A.R.P. a afiljowanemi klubami. Rada opinjuje wszelkie wnioski dotyczące klubów, ma prawo składania petycyj i wypowiadania się o programie lotnictwa sportowego, jego wykonaniu i kontroli. Składa się z delegatów zarządów klubów, po 1 z każdego, oraz 3 członków dokooptowanych, którzy tworzą stale urzędujące prezydjum Rady, składające się z prezesa, wiceprezesa i sekretarza. Prezydjum wybiera Rada z pośród członków mieszkających w Warszawie na przeciąg jednego roku.

Następny punkt porządku dziennego wypełniła dyskusja nad organizacją lotnictwa sportowego w Polsce. Powstające z każdym miesiącem nowe kluby, którym K. L. S. nie jest w stanie udzielić pomocy, zmusza władze do ograniczenia ilości klubów korzystających z pomocy społecznej i do racjonalnego podziału terenu pracy między kluby istniejące przed majem r. b. Powstał projekt utworzenia klubów głównych, pierwszej klasy, któreby spełniały swe zadania na terenie 2 — 3 województw wespół z istniejącemi na tych obszarach innemi klubami. Nie chodzi tu tylko o samo zmniejszenie ilości klubów, lecz także o skartelowanie sąsiadujących ze sobą klubów dla wspólnych, miejscowych zawodów, propagandy i t. p.

K. L. S. opracowała wytyczne dla nowopowstających klubów, które chcą korzystać z funduszów publicznych. Ograniczenia te są bardzo znaczne. Projekt Komisji, którego nie podajemy w całości ze względu na to, że nie został jeszcze ostatecznie zaakceptowany, żąda np. od powstającego klubu, aby, zwracając się do K.L.S. o pomoc, miał 30 tys. zł. w gotówce lub 2 awjonetki i 10 tys. zł., by zapewnił, że roczny jego budżet z własnych dochodów stałych wynosić będzie nie mniej jak 12 tys.; pozatem w miejscu powstawania klubów musi istnieć lotnisko lub lądowisko i t. d.

Zjazd zakończyła deklaracja Śląskiego Klubu Pilotów, wzywająca do konsolidacji prasy lotniczej. Klub ten postanowił z dniem 1.I.1930 r zlikwidować swój organ — „Pilota" — i uznać Młodego Lotnika za pismo służące idei wszystkich klubów lotniczych w Polsce.

Kluby reprezentowali pp.: E. Ekielski, dr. Gaszyn S. Grzeszczyk, inż. Hirszbandt, N. Kłosówna, Łopatniuk red. St. Pięta, R. Płoszek, inż. St. Rogalski, A Rojecki K. Różański, inż. W. Rychter, dyr. J. Weber i mjr. inż. Wojtarowicz.

Zarządy Zrzeszenia i Z. P. A. A. były w komplecie.

PÓŁ MILJONA KILOMETRÓW W CODZIENNEJ SŁUŻBIE LOTNICZEJ

W dniu 8 listopada b. r. pilot polskich linij lotniczych „Lot", p. Kazimierz Burzyński, prowadząc samolot na linji Lwów — Warszawa, ukończył pół miljona klm., które przebył w powietrzu w służbie pilota komunikacyjnego. P. Burzyński jest pierwszym pilotem w Polsce, który osiągnął tak olbrzymią drogę powietrzną, równającą się podróży na księżyc wraz z trzema okrążeniami kuli ziemskiej.

PILOT BURZYŃSKI WITANY NA LOTNISKU



Red. Kołłupajło, sekretarz dyrekcji L. L. „Lot" J. Wilczyński, inż. Krzyczkowski, kier. ruchu pilot St. Karpiński, pilot Burzyński, nacz. dyr. L. L. „Lot" inż. Turbiak i p. Kurmański.

Dzielny pilot odległą tę przestrzeń podobłoczną przebył w codziennych lotach, nie narażając żadnego z przewożonych pasażerów na jakikolwiek szwank na zdrowiu.

P. Burzyński jest jednym z naszych najdzielniejszych pilotów komunikacyjnych. Niezwykły spokój nerwów, szybka orjentacja, wielka przytomność umysłu, oraz szczęście cechują tego lotnika.

Urodził się on w dniu 11 stycznia 1897 r w Poznaniu. Szkołę średnią ukończył w zakładzie OO. Jezuitów w Chyrowie w Młp. Służył w armji niemieckiej w I Eskadrze Wlkp. i brał udział w wielu walkach, m. in. pod Przemyślem.

Służąc w armji polskiej, zdobył podczas wojny polsko-bolszewickiej „Virtuti Militari" i Krzyż Walecznych.

Jubilat rozpoczął służbę pilota komunikacyjnego w linjach lotniczych „Aerolot" w 1923 r., jako pierwszy pilot cywilny. Niedawno, za zasługi w lotnictwie komunikacyjnem, został dekorowany przez P. Prezydenta Rzplitej Krzyżem Zasługi.

Dzielnemu pilotowi, po ukończeniu lotu jubileuszowego, Zarząd Polskich Linij Lotniczych „Lot", oraz reprezentanci Ministerstwa Komunikacji i Lotnictwa Wojskowego urządzili na lotnisku Mokotowskiem w Warszawie piękną owację, zakończoną bankietem.

Po bankiecie tym jubilat wystartował na Fokkerze do Lwowa, gdzie również witano go owacyjnie.

FELJETON

Mam pisywać do Młodego Lotnika feljeton stały. Feljeton ma, według umowy, odzwierciadlać zdarzenia, osoby i bolączki lotnicze, godne uwagi. Dlatego na samym wstępie muszę sobie zastrzec wolność słowa w tym stopniu, w jakim ją posiadali onego czasu trefnisie na dworach możnych tego świata. Wolno im było wyśmiewać wszystkich dookoła, nie wyłączając władcy. Władca, któryby obraził się na trefnisia powszechnie uważany był za głębokiego idjotę. To też w średniowieczu jedynymi ludźmi, którzy nie płaszczyli się przed możnymi tego świata, byli trefnisie.

Sądzicie, panowie, że od średniowiecza wiele się zmieniło? Nic podobnego. Wszelaki władca, szef, dyrektor, słowem człowiek, otoczony ludźmi zależnymi od siebie, narażony jest na to, że nigdy nie zobaczy prawdziwego oblicza swych podwładnych.

Zamierzam, korzystając z eksterytorjalności fachowej na terenie lotnictwa, wydobywać na wierzch fakty, opowiadania i najcudowniejsze plotki, tułające się dotąd po kątach hangarów.

* * *

W moich oczach Bréguet XIX, pilotowany przez por. Dziewulskiego, przy lądowaniu wpadł na krzyż, stojący na lotnisku, powodując ciężkie, zapewne, kalectwo pilota i przynosząc państwu straty kilkudziesięciu tysięcy złotych. Poco? Dlaczego? Kto winien? Pisałem w „Młodym Lotniku" przed dwoma miesiącami, że umieszczenie tej przeszkody na terenie przeznaczonym do lądowania bije wszystkie rekordy pomysłowości. Interwenjowałem osobiście u pana marszałka Daszyńskiego; wiadomo mi, że pan Marszałek interwenjował u p. prezydenta Słomińskiego. Słyszałem, że zapadła decyzja przeniesienia krzyża dalej, pod płot. Mimo to, krzyż stał. I stało się wreszcie to, co się stać musiało.

Nie rozrzewniam się nigdy nad śmiercią lub kalectwem lotnika — to są wypadki, których, w pewnym procencie, uniknąć niepodobna. Tym razem jednak nie można przejść nad tą sprawą do porządku. Za ten wypadek ktoś ponosi winę.

Nie wierzę, aby władze kościelne i wogóle czynniki niefachowe nie zrozumiały słów perswazji mocno postawionych i chciały czekać, aż symbol Męki Pańskiej stanie się przyczyną śmierci lotników. Osoby te nie mogą, zresztą, mieć pojęcia o niebezpieczeństwie tego rodzaju przeszkody. Obowiązkiem władz użytkujących lotnisko, a więc Departamentu Aeronautyki i Wydziału Lotnictwa Cywilnego, było postawić sprawę usunięcia przeszkody twardo, zawiesić loty aż do przeprowadzenia tego postulatu. Wtedy możnaby powiedzieć, że Władze zrobiły wszystko, co należało zrobić.

Nie chciałbym być złym prorokiem twierdząc, że w Katowicach stanie się to samo, jeżeli natychmiast nie wyda się zarządzeń twardych, mocnych, zdecydowanych. Przewodniki wysokiego napięcia, będące przeszkodą przy starcie i lądowaniu, prędzej czy później staną się przyczyną spalenia samolotu.

Ale nie należy długo myśleć i mówić, a zwłaszcza pisać o rzeczach smutnych.

Z wesołych mamy do zanotowania pewne wzmianki dziennikarskie, a nawet wywiady w pismach specjalnych, z dziedziny lotnictwa. Karmi się publiczność nieskontrolowanemi przez redaktorów opowieściami, dążącemi stale do tego, aby w kołach fachowych ośmieszyć pilota lub konstruktora. Rzeczywiście, dziwne brednie przypisują pisma latającym ludziom.

Oto typ takiego wywiadu, mniej więcej.

Opowiada lotniczka, przypuśćmy, swoje przeżycia, krew w żyłach ścinające:

„Unosiłam się lekko na siedmiu tysiącach metrów, obserwując z zaciekawieniem na ziemi niewinne igraszki dziecięce, policjantów regulujących ruch uliczny, słuchając z rozkoszą dźwięków muzyki, dolatujących z ogrodu miejskiego. Nic nie wróżyło nieszczęścia. Nagle motor urwał. Spojrzałam na przyrządy. Altimetry, jak szalone skakały po całej kabinie. Samolot stanął jak wryty, nie posuwając się dalej. Wyszedłszy na skrzydło, jęłam kluczem hiszpańskim odkręcać powierzchnię magneta. Naga prawda stanęła mi w oczach. Główna śruba! Bez gruntownej naprawy nie mogło być mowy o zejściu na ziemię. Wtem przypomniałam sobie rady starych, zgrzybiałych pilotów. Wydobyłam zapasowy korkociąg i wkręciłam go we właściwe miejsce. Maszyna jak senna, ruchem wolnym, lecz stałym schodziła ku ziemi. Byłam uratowana".

Prawda jak ładnie, panowie piloci?

Czy nie mógłbym pisywać wywiadów z pięknemi lotniczkami?

T. Pruszkowski.

ZAGADNIENIA I SPORY

PUBLICZNE WZLOTY POKAZOWE

Czytelnicy „Młodego Lotnika" przypominają sobie drukowane w Nr. 1 z b. r. rozporządzenie p. Ministra Komunikacji o publicznych wzlotach pokazowych.

Rozporządzenie to spotkało się z energicznym protestem L. O. P. P., uważającej, że zabardzo ono krępuje działalność propagandową Ligi.

Również przeciwko niemu wypowiedziały się Aerokluby Akademickie, uchwalając na zjeździe we Lwowie, w marcu b. r., odpowiedni wniosek protestacyjny Aeroklubu Warszawskiego, dotyczący rozdziałów II i III.

Świeżo ukazała się nowelizacja tego rozporządzenia (Dz. Ustaw Nr. 71), która zmienia niektóre paragrafy dawnych przepisów, pozostawiając jednak w dotychczasowem brzmieniu rozdz. II i III.

Zmieniony rozdział I „Publiczne wzloty pokazowe statku powietrznego" ma obecnie brzmienie następujące:

§ 1. Celem otrzymania zezwolenia na urządzenie publicznych lotów pokazowych należy wnieść do właściwej władzy powiatowej administracji ogólnej podanie, zawierające następujące dane:

a) Szczegółowy opis zamierzonych lotów pokazowych, typ i ilość statków powietrznych prywatnych, które będą użyte do lotów, znaki rejestracyjne, oraz numer i datę wydania względnie przedłużenia świadectwa sprawności technicznej każdego statku.

W wypadku, gdy do lotów pokazowych mają być użyte statki powietrzne wojskowe względnie państwowe, w podaniach o zezwolenie na urządzenie tych lotów powinny być wymienione tylko przybliżona ilość tych statków oraz ich typ.

Danych, co do znaków rejestracyjnych oraz numerów i dat świadectw sprawności technicznej tych statków, żądać nie trzeba.

b) Szczegółowy opis terenu wybranego na lotnisko (lądowisko), oraz jego wymiarów i wszelkich przeszkód w promieniu 1000 m. od środka tego terenu,

c) Przypuszczalną datę i godzinę zamierzonych pokazów, względnie pewien przypuszczalny czasokres, w ciągu którego wspomniane pokazy miałyby się odbyć, skład komitetu organizacyjnego, skład i ilość członków załogi i obsługi z wskazaniem dat wydania i numerów świadectw uzdolnienia i upoważnienia członków załogi.

W wypadku, gdy w lotach pokazowych bierze udział załoga, wchodząca w skład personelu lotniczego Wojsk Polskich, specjalnie w tym celu delegowana przez właściwe władze przełożone, w podaniach o zezwolenie na urządzenie lotów pokazowych nie trzeba wymieniać dat wydania i numerów świadectw członków załogi, a tylko podać w przybliżeniu ilość tych członków załogi i obsługi wojskowej.

d) Odpis środków ochronnych, użytych celem zapewnienia bezpieczeństwa lotów pokazowych i zachowania porządku publicznego.

Podanie należy wnieść najmniej na 4 tygodnie przed dniem rozpoczęcia pokazów, jeżeli lotnisko, z którego będą dokonywane loty pokazowe, jest zarejestrowane w Ministerstwie Komunikacji, jeżeli zaś teren, obrany na lotnisko (lądowisko) jest nowy, najmniej na sześć tygodni przed rozpoczęciem pokazów.

§ 2. Władza powiatowa administracji ogólnej przesyła niezwłocznie podanie do Ministerstwa Komunikacji, celem zaopinjowania, czy pod względem technicznym urządzenie lotów pokazowych jest możliwe.

W razie braku wyraźnego sprzeciwu ze strony Ministerstwa Komunikacji w ciągu dwóch tygodni od dnia przesłania podania do Ministerstwa Komunikacji, władza powiatowa administracji ogólnej udziela zezwolenia na urządzenie wzlotów pokazowych, o ile inne powody nie uzasadniają odmowy zezwolenia.

Władza powiatowa administracji ogólnej wyznacza dokładny termin wzlotów pokazowych oraz może na uzasadnioną prośbę strony termin ten przesunąć, względnie okres wymieniony w podaniu (§ 1) przedłużyć.

Władza powiatowa administracji ogólnej może zażądać od osób urządzających wzloty pokazowe, złożenia kaucji na zabezpieczenie wynagrodzenia za szkody, wyrządzone osobom trzecim wskutek wykonywania wzlotów pokazowych.

§ 3. Jeżeli teren wybrany na lotnisko jest nowy, strona, organizująca pokazy, winna zbadać go dokładnie przy współudziale przedstawicieli właściwej powiatowej władzy administracji ogólnej. Teren ten winien być równy, bez znacznego spadku (nieprzekraczającego 3%), nieprzecięty rowami, suchy i posiadający wolny dolot, o ile możności ze wszystkich stron. Wymiar terenu nie może być mniejszy od 400 × 400 metrów.

Po wybraniu terenu strona winna sporządzić dokładny jego plan i plan ten, wraz ze szczegółowym opisem tego terenu, złożyć wraz z odnośnem podaniem do właściwej terytorjalnie władzy powiatowej administracji ogólnej.

Władza ta przesyła wspomniane podanie wraz z załącznikami do Ministerstwa Komunikacji z prośbą o zatwierdzenie terenu, obranego na wzloty pokazowe.

Ministerstwo Komunikacji w ciągu dwóch tygodni od dnia otrzymania podania winno powiadomić wspomnianą wyżej władzę, czy teren wybrany pod lotnisko prowizorycznie zatwierdza. Brak odpowiedzi ze strony Ministerstwa Komunikacji w powyżej wymienionym terminie, należy uważać jako odrzucenie prośby przez Ministerstwo Komunikacji.

Wrazie wątpliwości co do zdatności terenu, obranego pod lotnisko prowizoryczne, Ministerstwo Komunikacji może za zgodą strony zainteresowanej i na jej koszt wyznaczyć specjalną Komisję celem zbadania tego terenu i wydania opinji o nim.

§ 4. Podczas trwania publicznych wzlotów pokazowych nie wolno innym statkom powietrznym, z wyjątkiem statków komunikacyjnych, dokonywać lotów nad terenem wyznaczonym dla wzlotów pokazowych.

O ile chodzi o postulaty Ligi, to w poprawkach Rozporządzenia w znacznym stopniu je uwzględniono. Dziwnem się jednak wydaje, że Ministerstwo Komunikacji nie uwzględniło zupełnie dezyderatów klubów dotyczących rozdziału II i III (raidy i szybownictwo).

W myśl rozporządzenia, na urządzenie raidów lotniczych muszą być wydane specjalne pozwolenia Ministerstwa Komunikacji. Raidy muszą być przeprowadzane wzdłuż

urzędowych szlaków lotniczych, ogłoszonych w innem rozporządzeniu. Niewiadomo, co pod słowem raidu rozumie Min. Komunikacji; czy raidy o charakterze wyczynu rekordowo-sportowego, czy też podporządkowane są pod to słowo zwykłe przeloty turystyczne. Możemy mieć tu tyle wątpliwości!

Rozporządzenie nosi nazwę „O publicznych wzlotach pokazowych". Sądząc z tego tytułu, pod słowem „raid" należałoby rozumieć jakieś wyścigi lotnicze, przy współudziale publiczności. Z drugiej strony, w rozporządzeniu jest mowa o szybownictwie i o naukowych doświadczeniach na tem polu (rozumie się, że nie byłyby to wzloty publiczne). Tak więc w omawianem rozporządzeniu pomieszane są dwie dziedziny lotnictwa—loty pokazowe publiczne i sport wogóle.

Trudno więc domyśleć się znaczenia słowa „raid". Dla wyjaśnienia wątpliwości należałoby wyraz ten bliżej objaśnić. W każdym razie uważamy, że krępowanie czy to raidów sportowych, czy też zwykłych przelotów turystycznych przepisami meldowania przelotu, badania szlaku nieustalonego rozporządzeniem Ministra i t. d. hamuje rozwój lotnictwa sportowego. Należy zauważyć, że w dalszą drogę, poza obręb lotniska wybierają się tylko piloci, którzy doświadczeniem swojem dają gwarancję, że w razie potrzeby lepiej znajdą odpowiedni teren do lądowania, niż — być może — niektórzy eksperci M. K. O ile Ministerstwu chodzi o zapewnienie minimum bezpieczeństwa przy przelotach, to czyż nie prościej zgóry określić, że pilot, który nie ma wylatanej odpowiedniej ilości godzin nie może odbywać danych przelotów wogóle? I takie postanowienia znajdują się, zresztą, w innych rozporządzeniach ministerjalnych. Również przepisy o lotach szybowcowych powinny być stanowczo zmienione. Rozumiem, że tu M. K. chodzi również o zabezpieczenie minimum bezpieczeństwa dla osób poświęcających się temu sportowi; ale czy te przepisy będą w stanie zagwarantować bezpieczeństwo?

Sądzę, że i tu osoby, które przeprowadzają badania i próby nad lotami szybowcowemi będą mieć znacznie większe doświadczenie przy wyborze terenu, niż np. Komisja Ministerjalna.

Sport lotniczy, który jest u nas dopiero w zarodku, a który dzięki entuzjazmowi tak pięknie się w Polsce rozwija, powinien być jaknajmniej krępowany nieżyciowemi przepisami.

Tadeusz Gryżewski.

KĄCIK MODELARZY

KONKURS MODELI LATAJĄCYCH W LUBLINIE

Dnia 10 listopada r. b. odbył się na placu Litewskim w Lublinie konkurs modeli latających, organizowany przez Komitet Wojewódzki LOPP.

Do konkursu zgłosiły swe modele następujące modelarnie szkolne: chełmska przy gimn. im. St. Czarnieckiego, łukowska przy gimn. im. T. Kościuszki, lubelskie przy gimn. im. Staszica i Państw. Seminarjum Naucz. Męskiem. Ogółem zgłoszono do konkursu 16 modeli. Konkurs odbył się przy sprzyjającej pogodzie i zgromadził na placu Litewskim tłumy publiczności, oraz młodzieży szkolnej, która z zainteresowaniem śledziła przebieg tej interesującej imprezy. Pozatem konkurs zaszczycił swą obecnością pan wojewoda lubelski A. Remiszewski. Na starcie zgromadzili się również członkowie zarządu Komitetu Wojew. z p. wicewojewodą lubelskim W. Karasińskim, jako prezesem Komitetu, na czele, oraz przedstawiciele władz szkolnych, wśród których zauważyliśmy księdza dyrektora Gostyńskiego, dyr. W. Ambroziewicza z Chełma i innych. Władze wojskowe reprezentował ppłk. dypl. L. W. Koc, szef sztabu O. K. II. Sąd konkursowy stanowili: inż. T. Gumowski, prezes Lubelskiego Klubu Lotniczego, oraz p.p. Z. Radomski, Kazimierz Różański, płk. Witold Rudnicki i Janusz Sipayłło.

Przy klasyfikacji modeli brano pod uwagę długość lotu i czas przebywania w powietrzu. W wyniku konkursu zostały przyznane następujące nagrody: Nagroda I— model belkowy, wykonany przez uczniów gimn. państw. w Chełmie: Franciszka Ostrowskiego i Bolesława Rudnickiego. Długość lotu 35 mtr. czas 22 sek. — 280 punktów.

Nagroda II — model rekordowy, belkowy, wykonany przez ucz. gimn. państw. im. Staszica w Lublinie, Bronisława Żurakowskiego; długość lotu 47 mtr., czas 20 sek.— 247 punktów. Nagroda III — model belkowy, wykonany przez Władysława Plisowskiego i Tadeusza Jaworskiego, uczniów gimn. im. Czarnieckiego w Chełmie, długość lotu 10,5 mtr., czas 20 sek. — 220,5 punktów. Pozatem przyznano jedną nagrodę za najstaranniej i najbardziej pomysłowo wykonany model — uczniowi gimn. im. Kościuszki w Łukowie, Mieczysławowi Preiznerowi.

Dalsze miejsca zdobyły następujące modele: IV— model kadłubowy Eugenjusza Radobylskiego z gimn. państw. im. Staszica w Lublinie; długość lotu 30,5 mtr., czas 13 sek., V — model belkowy, wykonany przez Mieczysława Preiznera z Łukowa; długość lotu 32,5 mtr., czas 15 sek., VI — model belkowy wykonany przez Michała Serafina, ucznia gimn. Staszica w Lublinie.

O godz. 16-ej w lokalu LOPP odbyło się wręczenie nagród zwycięzcom konkursu, którego dokonał p. wicewojewoda Karasiński, prezes Komitetu Wojewódzkiego LOPP.

Zainteresowanie konkursem było bardzo duże, co pozwala przypuszczać, iż będzie on wydatną zachętą do rozwoju prac modelarskich młodzieży wojew. lubelskiego i przyczyni się do spopularyzowania lotnictwa w szkołach.

WYCZYNY OGÓLNOKRAJOWEGO KONKURSU MODELI LATAJĄCYCH

14.IX 1929 w Warszawie

Rodzaj modeli	KOLEJNOŚĆ MIEJSCA ORAZ NAZWISKO I IMIĘ KONSTRUKTORA	Najdłuższy lot modelu przy starcie		Średnia długość lotu modelu przy starcie		Najdłuższy czas lotu modelu przy starcie		Średni czas lotu modelu przy starcie		ILOŚĆ OTRZYMANYCH PUNKTÓW
		z ziemi	z ręki	z ziemi	z ręki	z ziemi	z ręki	z ziemi	z ręki	
	I. GRUPA INSTRUKTORÓW									
Kadłubowe	I Grajeta Bolesław (Poznań)	82 m.	85 m.	51 m.	59 m.	16,2"	15 "	9,4"	10,2"	239,5
Kadłubowe	II Pawlak Wacław (Ostrów Wkp.)	90 m.	34 m.	59 m.	33 m.	15,2"	13 "	10 "	12,7"	202
Kadłubowe	III Grzeszczak Bohdan (Warsz.)	46 m.	99 m.	43 m.	92 m.	8,2"	17,2"	7,5"	15,2"	199,5
Belkowe	I Grzeszczak Bohdan (Warsz.)	61 m.	80 m.	45 m.	74 m.	9,4"	11 "	7"	10,2"	166,5
Belkowe	II Pawlak Wacław (Ostrów Wkp.)	26 m.	55 m.	26 m.	45 m.	4,8"	18,3"	4,8"	11,5"	156,5
Belkowe	III Grajeta Bolesław (Poznań)	—	23 m.	—	19 m.	—	3,6"	—	2,4"	71
Rekordowe	I Sikorski Stan. (Ostrów Wkp.)	55 m.	320 m.	55 m.	305 m.	39,2"	40,2"	39,2"	39 "	724
Rekordowe	II Pawlak Wacław (Ostrów Wkp.)	49 m.	238 m.	49 m.	169 m.	5 "	37,8"	5 "	26,2"	616
Rekordowe	III Grajeta Bolesław (Poznań)	105 m.	122 m.	105 m.	83,5 m.	30,2"	34,2"	30,2"	27,1"	464
	II. GRUPA UCZNIÓW									
Kadłubowe	I Strycharski Kaz. (Chrzanów)	82 m.	101 m.	73 m.	90 m.	13 "	16 "	12,5"	9,6"	236,5
Kadłubowe	II Strycharski Kaz. (Chrzanów)	36 m.	46 m.	36 m.	38 m.	8 "	16,5"	16 "	8, "	156
Kadłubowe	III Wiśnicki Bolesław (Chrzanów)	—	30 m.	—	30 m.	—	16,2"	—	15,2"	97
Belkowe	I Henczuk Roman (Poznań)	121 m.	159 m.	111 m.	144 m.	17,6"	20,8"	17,4"	20,4"	332
Belkowe	II Ceglarek Walenty (Ostrów Wkp.)	60 m.	65 m.	52 m.	112 m.	11,8"	18,5"	9 "	18,5"	213
Belkowe	III Wesołowski Stan. (Warsz.)	50 m.	89 m.	50 m.	113 m.	10, "	16 "	10, "	12,3"	199,5
Rekordowe	I Wyrobek Kazimierz (Kraków)	278 m.	15 m.	278 m.	15 m.	53,6"	3,6"	53,6"	3,6"	814
Rekordowe	II Wyrobek Kazimierz (Kraków)	—	118 m.	—	118 m.	—	42,4"	—	42,4"	542
Rekordowe	III Bielkiewicz Jan (Wilno)	—	150 m.	—	143 m.	—	19,4"	—	14,4"	342

KONKURS MODELI REDUKCYJNYCH

W dniu 15.II.1930 r. ma się odbyć Konkurs modeli redukcyjnych, organizowany przez tygodnik „Auto lot" w Warszawie. Konkurs przewiduje podział zgłoszonych modeli na dwie grupy: pierwszą grupę będą tworzyły modele małe, wykonane w skali powyżej 1:50, drugą — modele duże, o skali poniżej 1:50. W liczbie nagród, przeznaczonych na ten konkurs, znajduje się puhar przechodni (nagroda zespołowa), żetony pamiątkowe oraz bezpłatne bilety przelotu na liniach komunikacyjnych.

KRONIKA POLSKA

Z przemysłu. W dążeniu polskiego przemysłu lotniczego do całkowitego uniezależnienia się od wpływów obcych mamy do zanotowania nową pomyślną wiadomość. W najkrótszym czasie będą oblatywane pierwsze dwa prototypy czteroosobowych płatowców komunikacyjnych konstrukcji krajowej. Płatowce te, jak informowaliśmy już w numerze październikowym, wykonywane są w Podlaskiej Wytwórni Samolotów oraz w lubelskiej wytwórni p. f. „Plage i Laśkiewicz". Oba płatowce mają być zaopatrzone w silniki Wright'a.

Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. zamówił dla wojska w fabryce Plage i Laśkiewicz pierwszą serję płatowca R X. Płatowiec ten, który po przeprowadzeniu drobnych zmian będzie nosić nazwę L XII, ma służyć dla celów szkolnych jako aparat akrobacyjny. Jest to grugi w Polsce wypadek seryjnej budowy płatowca konstrukcji krajowej (pierwszym był Bartel).

Przygotowania do nocnej komunikacji lotniczej w Polsce. Wydział Lotnictwa Cywilnego Min. Komunik., po przeprowadzeniu szeregu studjów teoretycznych, wydelegował w listopadzie na dziesięciodniowy pobyt do Niemiec inżynierów Kluza i Pawlikowskiego, którzy mieli za zadanie zaznajomić się z urządzeniami oświetlenia i sygnalizacji na trakcie powietrznym Berlin—Hannower. Zapoznanie się z wzorowemi urządzeniami nocnego oświetlenia na tej linji ma na celu zastosowanie tych urządzeń w Polsce na szlaku lotniczym Zbąszyń — Poznań — Warszawa — Lwów — granica rumuńska. Graniczną stacją etapową będzie zapewne Śniatyń. Szlak ten ma być odcinkiem wielkiej linji transkontynentalnej, prowadzącej z zachodu na południowy-wschód. Prace nad wprowadzeniem nocnej komunikacji lotniczej w Polsce są już teoretycznie przygotowane. Wykonanie ich przewidywane jest w ciągu 5 lat kosztem 18 miljonów złotych.

Sprawność polskiego lotnictwa komunikacyjnego. Niejednokrotnie zagranica dawała wyraz swego najwyższego uznania dla sprawności naszej żeglugi powietrznej i dla polskich pilotów komunikacyjnych, stawiając ich za wzór dla innych.

W Wiedniu, gdzie koncentruje się międzynarodowy ruch lotniczy z Czecho-Słowacji, Niemiec, Węgier, Włoch i t. d. i gdzie dolatują również samoloty polskie, utarło się w tamtejszym świecie lotniczym specjalne wyrażenie „Polenwetter" na określenie złej pogody, w której ruch lotniczy zamiera, a jedynie polskie samoloty komunikacyjne kursują normalnie.

Obecnie sygnalizują nam z Wiednia znów podobny wypadek, który miał miejsce we wtorek, dn. 26.XI. W dniu tym, z powodu silnej mgły, panującej nad Wiedniem i nad całą okolicą, nie odleciał żaden samolot w żadnym kierunku (Praga, Monachjum, Budapeszt, Wenecja i t. d.), ani też do Wiednia nie przybył. Natomiast polskie płatowce, prowadzone przez naszych pilotów, pp. Włodzimierza Klisza i Tadeusza Karpińskiego, odbyły swą podróż zupełnie normalnie, przelatując poszczególne przestrzenie ściśle w czasie określonym rozkładem.

Zarząd lotniska wiedeńskiego złożył P. L. L. „LOT" z tego powodu specjalne gratulacje.

Praca polskich linij lotniczych w miesiącu październiku. Samoloty towarzystwa „Lot" wykonały w październiku r. b. lotów 609 zgodnie z rozkładem, przelatując ogółem 143 842 klm. Regularność lotów 98%. Pasażerów przewieziono 1,463, bagaży i towarów 20.626 klg., zaś przesyłek pocztowych 7.469 klg

Posiedzenie Komisji Egzaminacyjnej dla pilotów. Dnia 5 grudnia odbyło się posiedzenie Komisji Egzaminacyjnej dla pilotów przy Ministerstwie Komunikacji. Na posiedzeniu tem były omawiane sprawy techniczne w związku z przyszłemi egzaminami dla pilotów. Pozatem ustalono w przybliżeniu zasadnicze terminy egzaminów: egzaminy teoretyczne odbędą się w marcu, praktyczne zaś w kwietniu 1930 roku. Szczegóły, dotyczące zakresu i programu egzaminów, które ułatwią pilotom odpowiednie do nich przygotowanie się, zostaną opracowane przez sekretarjat Komisji i podane do ogólnej wiadomości już w czasie najbliższym.

Zastępcą przewodniczącego Komisji Egzaminacyjnej jest, od dnia 5 grudnia, major inż. Franciszek Wieden.

Zakaz szkolenia kobiet. Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. wydał uzupełniający rozkaz do „Postanowień odnośnie pomocy klubom lotniczym", który zabrania szkolenia pań na samolotach, przydzielonych klubom przez wojsko.

Polki latające samodzielnie. Szczęśliwemi kobietami, które powyższy zakaz ominął, są następujące panie, członkinie Aeroklubów Akademickich, szkolone w A. A. w roku zeszłym i bieżącym:

P. Karolina Iwaszkiewicz-Borchardtowa, wilnianka, wyszkolona w r. ub. w Aeroklubie Akademickim w Krakowie.

Pp. Halina Grzybkowska i Marja Tomaszewska z A. A. w Poznaniu — wyszkolone w roku bieżącym.

Pp. Nina Kłosówna (warszawianka) i Irena Bajkowska z A. A. w Wilnie — w r. b.

Pp. Wanda Olszewska i Danuta Sikorzanka z A.A. we Lwowie — szkolone również w roku bieżącym.

Panie: H. Grzybkowska, N. Kłosówna, W. Olszewska i M. Tomaszewska wykonały warunki egzaminacyjne narówni z innymi członkami kończącymi kursy pilotażu A.A., pozostałe panie latają samodzielnie, mając dotychczas warunki jeszcze nieukończone.

Nowe kluby lotnicze. W ubiegłym miesiącu powstał klub lotniczy w Łodzi, zorganizowany przy udziale miejscowego komitetu L. O. P. P.

W stadjum organizacji znajdują się jeszcze cztery kluby lotnicze, a mianowicie: w Częstochowie, w Ostrowiu Wkp., w Toruniu i w Warszawie przy P. Z. L.

Kalendarz Skody. Polskie Zakłady Skody wydają, podobnie jak w r. z., kalendarz lotniczy, który zdołał już sobie pozyskać w sferach lotniczych uznanie

Bardzo pożyteczną inowacją w tegorocznem wydaniu będą mapy kilkunastu lotnisk polskich, dane dotyczące działalności klubów etc.

Z DZIAŁALNOŚCI L. O. P. P.

Nowe wydawnictwa. Zarząd Główny L. O. P. P. wydał ostatnio szereg ciekawych broszur lotniczych, a mianowicie: inż. Zbigniewa Arnda p. t. „Pieniędzy dla twórczości lotniczej", obserwatora porucznika rezerwy Wacława Kościanowskiego i pilota A. A. W. Bohdana Grzeszczaka — „Budowa modeli latających"—bogato ilustrowany podręcznik dla młodzieży szkolnej, oraz dwie broszury dla młodzieży pióra znanego powieściopisarza Władysława Umińskiego: „Samolot na usługach człowieka" i „Latanie dla przyjemności, czyli o sporcie lotniczym".

W najbliższych miesiącach Zarząd Główny rozpocznie zaopatrywać w bibljoteczki lotniczo-gazowe wszystkie szkoły powszechne na obszarze Polski, uwzględniając w tej akcji w pierwszym rzędzie szkolnictwo na Kresach. Do każdej z bibljoteczek tych dołączane będą tablice samolotów i awjonetek, tablica maski przeciwgazowej używanej w Polsce oraz tablica ratownicza na wypadek ataku gazowego „Baczność! Gaz!"

Propagandowy wagon obrony przeciwgazowej Zarządu Głównego został ostatnio odnowiony i wyposażony całkowicie w nowy sprzęt. Wagon ten skierowany został obecnie na teren województwa Kieleckiego.

Komitet Stołeczny L. O. P. P. przyjął od Zarządu Głównego **Składnicę Modelarską.** Składnica Zarządu Głównego będzie prowadzić sprzedaż hurtową i detaliczną materjałów modelarskich dla prowincji.

Z początkiem roku 1930 ukaże się nowy komplet przeźroczy lotniczych, wydanych przez Zarząd Główny.

Na jarmarku nasion w Centralnem Towarzystwie Rolniczem w Warszawie Zarząd Główny L. O. P. P. uruchomił wystawę tępienia szkodników roślinnych. Jest to pierwsza tego rodzaju impreza w Polsce. Stoisko zostało zaopatrzone w bardzo cenne eksponaty, ilustracje i wykresy, dotyczące metod i sposobów tępienia szkodników.

WIEŚCI Z KLUBÓW

Wyniki tegorocznego szkolenia w klubach. Przypuszczalne wyniki tegorocznego szkolenia, sądząc ze stanu w dn. 15 listopada, przedstawiać się będą jak następuje:

Wyszkolonych całkowicie w roku bieżącym we wszystkich klubach	86 osób
Doszkolonych w r. b. (rozpoczęte szkolenie w r. 1928)	15 osób
Razem	101 pilotów

Z tej liczby przypada na 5 Aeroklubów Akademickich 76 osób, na 3 inne kluby — 25.

W roku bieżącym szkolenie rozpoczęło ogółem 138 osób, znaczna jednak część odpadła zaraz po kilkunastu „dublach".

Samoloty treningowe. Departament Aeronautyki przydzielił klubom na okres zimowy do treningu pilotów samoloty Hanriot XIV, po 1 maszynie na 5 pilotów z kontyngensu p. w.

Hanriot'y przydzielone klubom do szkolenia wróciły z dn. 1.XII r. b. do pułków.

Lubelski Klub Lotniczy szkolił w październiku 18 osób, z których 6 szkolenie już ukończyło.

W miesiącu tym wykonano w klubie 365 lotów szkolnych i 11 treningowych, które trwały razem 68 g. 25 min.

Wyszkoleni zostali pp.: Różański, Zaręba, Łukasik, Maciejewski, A. Godlewski i Cieński.

Klub pilotów Wojew. Śląskiego wykonał w październiku lotów 267 w czasie 26 godz. 15 min.

Aerokluby Akademickie wykonały od maja do 31 października 1929 lotów 17.742 w czasie 2.230 godz. 16 min.

Z A. A. Warsz. Klub zakupił w Sekcji Lotniczej Stud. Pol. Warsz. awjonetkę JD2 bis. Maszyna znajduje się już w A. A. W. służąc do lotów treningowych.

Awjonetka SP 1, konstr. inż. Praussa, będąca własnością A. A. W., uległa w ub. miesiącu wypadkowi. Pilot i pasażer wyszli bez poważniejszych obrażeń: samolot będzie prawdopodobnie remontowany.

A. A. P. Aeroklub Akademicki w Poznaniu zamówił w Sekcji Lotniczej 2 sztuki awjonetki RWD 2. Do tych maszyn klub zamierza dokupić na specjalnie dogodnych warunkach silniki Siemens'a.

Szkolenie w A. A. P. zostało zakończone. W roku bieżącym klub wyszkolił ogółem 15 osób.

A A. Wil. również szkolenie zakończył. W połowie stycznia przewidziana jest uroczystość rozdania dyplomów. A. A. Wil. wyszkolił w r. b. całkowicie 11 osób. Pozatem posiada kilku członków latających samodzielnie do doszkolenia w r. p.

Kompletnemu zakończeniu szkolenia stanęło na przeszkodzie przedwczesne — podobnie jak w Krakowie — przejęcie maszyn wypożyczonych przez wojsko.

A. A. Wil., najmłodszy z klubów prowadzących szkolenie, narażony na specjalne trudności, będąc pozbawionym miejscowej pomocy fachowej i większych środków finansowych, stanął dzięki tym wynikom w rzędzie klubów najlepiej pracujących,

Z A. A. L. Efekt tegorocznego szkolenia wyrazi się w liczbie 5 doszkolonych i 14 wyszkolonych. Pozatem 1 kończy wyszkolenie.

W końcu lipca prezes A. A. L. p. Grzeszczyk z p. May'em wykonał raid Warszawa—Lublin—Dęblin—Warszawa — Toruń — Poznań — Łódź — Warszawa — Lublin— Lwów na awjonetce klubu J. D. 2 bis. Z okazji Lotu połudn.-zach. Polski awjonetka ta, pilotowana również przez p. Grzeszczyka, z pil. R. Matzem jako obserwatorem, odbyła lot z lądowaniami w następujących miejscach: Lwów — Zarzecze — Kraków — Zagórze — Kraków — Częstochowa—Katowice—Kraków—Szeszyny—Jedzicze—Lwów. 4 razy lądowano w polu; 4 razy w nocy. W Zagórzu i Jedziczu p. Grzeszczyk wygłosił odczyty propagandowe L.O.P.P. i przewiózł kilkunastu pasażerów.

W porozumieniu z Woj. Kom. L. O. P. P. we Lwowie, wykonano podczas ostatniego „Tygodnia L. O. P. P." lot propagandowy do Borysławia. Obsada: Grzeszczyk i Laskowski.

„Asy" A. A. Z pośród wyszkolonych w r. b. członków Aeroklubów Akademickich kilku zdołało już przejść warunki na pilota wojskowego oraz wykonać szereg śmiałych przelotów. Dwóch takich „asów" klubowych posiada A. A. P. — pp. Ludwik Rosiński i Janusz Mościcki.

P. Rosiński ma za sobą nietylko wiele lotów, ale też i przygód. W lecie r. b., lecąc na Albatrosie nad P.W.K., miał przymusowe lądowanie z 80 m. wskutek defektu silnika. W oczach licznej publiczności usiadł w mieście na ulicy Polnej. Maszyna z rozpędem opadła na asfalt, potoczyła się i zatrzymała przy parkanie, kapotując.

Na tej samej maszynie p. Rosiński wykonał niedawno do pobliskich majątków szereg wycieczek, pełnych przygód lotniczych i nielotniczych, z których—mamy nadzieję—zda nam relację w następnym numerze.

Wypadek inż. Karpińskiego. Inż. pilot Adam Karpiński, ceniony propagator sportu lotniczego, jeden z filarów Klubu P. W. S. w Białej, uległ niedawno nieszczęśliwemu wypadkowi, lecąc na awjonetce PWS 3. Lotnik doznał ogólnych obrażeń



NOWOŚCI TECHNICZNE

Hiszpańska awjonetka C. A. S. A. Zakłady lotnicze w Madrycie, Construcciones Aeronauticas S. A., zbudowały dwumiejscowy płatowiec sportowy, przypominający swym kształtem zewnętrznym angielską awjonetkę „Widgeon III".

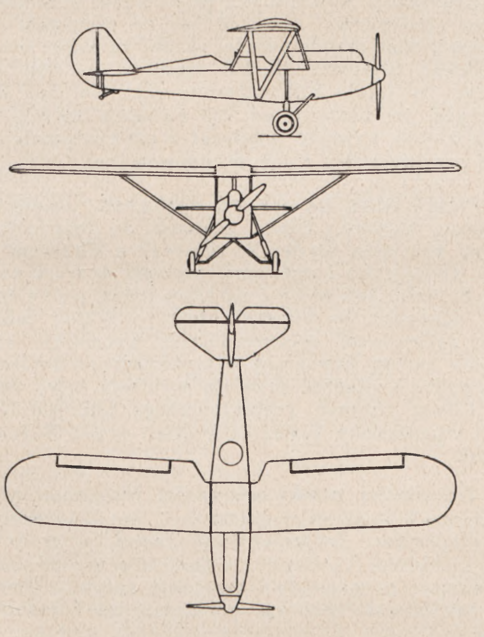
Jest to samolot typu parasol, z zastrzałami w kształcie litery „V". Skrzydło konstrukcji duralowej, z pokryciem płóciennem, składa się z trzech części: dwa boczne płaty i baldachim, mieszczący w sobie zbiornik benzyny.

Kadłub, wykonany z rur duraluminjowych, posiada również pokrycie płócienne.

Konstrukcja opierzania poziomego i pionowego jest również duraluminjowa.

Bezosiowe, szeroko rozstawione podwozie posiada amortyzację oleopneumatyczną w bocznej goleni.

Samolot zaopatrzono w silnik 85/95 KM Cirrus III. Przewidziana jest również możność zastosowania innych silników rzędowych, między innemi Hispano 100 KM, chłodzonego wodą.



Dane charakterystyczne:

Rozpiętość	10,38 m.
Długość	7,52 m.
Powierzchnia nośna	16,00 m^2.
Ciężar własny	400 kg.
„ użyteczny	240 „
Szybkość max.	200 km/godz.
„ lądowania	75 „
Pułap teoretyczny	5000 m.
Zasięg	800 km.

Amfibja Gipsy — Moth. Fabryka de Havilland wypuściła tytułem próby przeróbkę swej znanej powszechnie awjonetki Gipsy—Moth na amfibję.

Konstrukcyjnym zmianom uległo tylko podwozie. Zastosowano tu jeden duży pływak centralny, umieszczony w środku, pod kadłubem, oraz dwa małe pływaczki boczne pod skrzydłami. Pływaki są konstrukcji duralowej. Chcąc uzyskać dogodność manewrowania na wodzie, zaopatrzono pływak centralny w mały ster, połączony równolegle ze sterem kierunkowym płatowca. Samo zaś podwozie jest tak skonstruowane, że można je opuszczać lub podnosić z pomocą specjalnego mechanizmu z kabiny pilota. Ta przeróbka, stosunkowo prosta, została okupiona znacznym wzrostem ciężaru własnego samolotu. Wynosi on obecnie około 545 kg., czyli o 145 kg. więcej.

W związku z tem zmieniły się i wyczyny awjonetki.



Dane charakterystyczne:

Ciężar własny	545 kg.
„ użyteczny	250 „
Szybkość max.	148 km/godz.
„ lądowania	69 „
Czas startu z wody	18 sek.
„ „ z lądu	14 „
Pułap teoretyczny	3965 m.
Czas lotu na 1500 m.	14 min.

Desoutter. Jest to trzymiejscowy płatowiec sportowy, produkt fabryki Desoutter Aircraft Co w Croydon.

Skrzydło konstrukcji drewnianej, przytwierdzone na kadłubie z pomocą 4-ch sworzni, jest podparte na dwóch zestrzałach równoległych i jednym skośnym, prowadzącym od tylnego dźwigara ku tyłowi do dolnych podłużnic kadłuba. Płat wykazuje budowę typu dwudźwigarowego bez wiązań wewnętrznych. Pokrycie skrzydła stanowi sklejka brzozowa.

Kadłub, również konstrukcji drewnianej, kryty sklejką, mieści w swej kabinie trzy miejsca przednie dla pilota, dwa tylne, obok siebie położone, dla pasażerów. Cała kabina jest oszklona, przez co uzyskujemy bardzo dobrą widoczność.

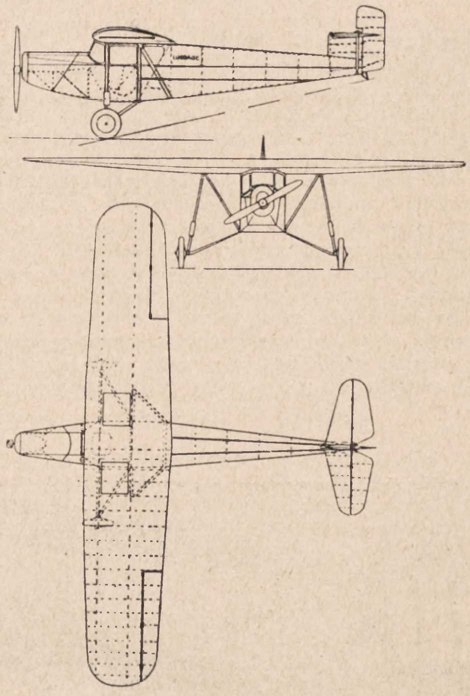
Opierzenie poziome jest osadzone nad statecznikiem poziomym. Statecznik konstrukcji drewnianej, kryty sklejką; dwudzielny ster wysokości ze spawanych rur stalo-

wych posiada pokrycie płócienne. Ten sam rodzaj budowy wykazuje także ster kierunkowy.

Płatowiec posiada podwozie typu bezosiowego o bardzo szerokim rozstawie kół. Amortyzacja mieści się w długiej goleni, wiążącej węzeł przy kole z punktem zaczepienia zastrzału na przednim dźwigarze skrzydłowym.

Zbiorniki benzyny znajdują się w skrzydle.

Samolot wyposażono w czterocylindrowy, chłodzony powietrzem, rzędowy silnik Cirrus III o mocy 85/95 KM. Łoże podmotorowe jest wykonane ze spawanych rur stalowych.



Dane charakterystyczne:

Rozpiętość	10,67 m.
Długość	8,23 m.
Powierzchnia nośna	17,7 m^2
Ciężar własny	445 kg.
„ użyteczny	340 „
Szybkość max.	167 km/godz.
„ lądowania	68 „
Pułap	4500 m.
Zasięg	800 km.

Arado L. II. Jest to wolnonośny, dwumiejscowy parasol z 80-konnym silnikiem Argus.

Niedzielony płat jest normalnej konstrukcji drewnianej, dwa dźwigary skrzynkowe i żebra stanowią szkielet pokryty sklejką, co pozwoliło na zupełne zarzucenie wiązań wewnętrznych w skrzydle. Skrzydło posiada kształt trapezowy o zaokrąglonych końcach. Lotki są również wykonane z drzewa z pokryciem sklejkowym.

Kadłub, ze spawanych rur stalowych, jest kryty płótnem. Mieści w sobie dwa siedzenia obok. Za siedzeniami pilotów znajduje się obszerny bagażnik. Kadłub w swej partji dla pilotów jest ukształtowany w formie kabiny oszklonej. Zaopatrzony jest z każdej strony w duże drzwiczki, pozwalające na bardzo wygodne wejście.

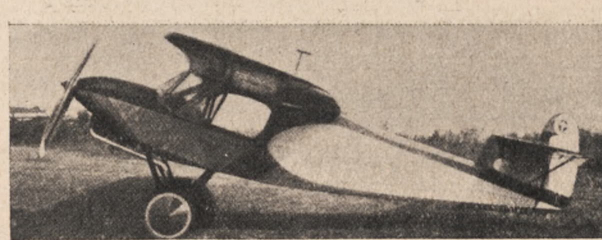
Oryginalnem w tym płatowcu jest rozwiązanie sterownicy. Jest ona umieszczona u góry pod skrzydłem tak, że drążek sterowy zwisa między miejscami załogi. W ten posób urządzony mechanizm pozwala jedną sterownicę obsługiwać dwóm pilotom.

Podwozie typu bezosiowego posiada amortyzację w tylnej goleni.

Statecznik poziomy, konstrukcji drewnianej, jest umieszczony nad statecznikiem pionowym. Stery wysokości i kierunkowy są wykonane ze spawanych rur stalowych i kryte płótnem.

Na łożu ze spawanych rur zamocowano 80 KM. silnik Argus. Jest to 4-rocylindrowy, rzędowy motor o wiszącym układzie cylindrów.

Dwa obszerne zbiorniki paliwa o łącznej pojemności 110 litrów benzyny znajdują się w skrzydle po obu bokach kadłuba, między podłużnicami.



Dane charakterystyczne:

Ciężar własny	405 kg.
„ użyteczny	265 „
Rozpiętość	10,5 m.
Długość	6,72 m.
Powierzchnia nośna	16,0 m^2.
Szybkość handlowa	162 km/godz.
Czas wznoszenia na 1000 m.	8 min.

RÓŻNE

Ile kosztuje sterowiec. W parlamencie angielskim interpelowano niedawno w sprawie rządowego projektu nawiązania komunikacji powietrznej z Indjami przy pomocy sterowców. Z okazji tej na zapytanie jednego z posłów podał przedstawiciel rządu, że koszt ostatniego angielskiego sterowca R. 101 wyniósł 527.000 funtów. (Stanowi to około 23,5 miljonów zł.). Co zaś dotyczy kosztorysu, to ułożony on był na sumę 350.000 funtów i na tę kwotę zawarto kontrakt z zastrzeżeniem jednak prawa przekroczenia sumy preliminowanej.

Nowy atak na rekord dystansu. Zamierzają go przypuścić anglicy. Użyta zostanie do tego celu znana maszyna specjalna wytwórni „Fairey" z silnikiem Napier „Lion". (Fotografja i opis zamieszczone w n-rze kwietniowym). Samolot ten ma już za sobą jedną próbę tego rodzaju, dokonaną w kwietniu b. r. — wtedy jednak na skutek nadzwyczaj niepomyślnych warunków atmosferycznych (wiatr przeciwny o szybkości dochodzącej do 50 km/godz.) — długość przelotu wyniosła tylko 6600 km.

Celem obecnie projektowanego lotu jest Kapstad, a stąrt wyznaczony został na tydzień przed Bożem Narodzeniem.

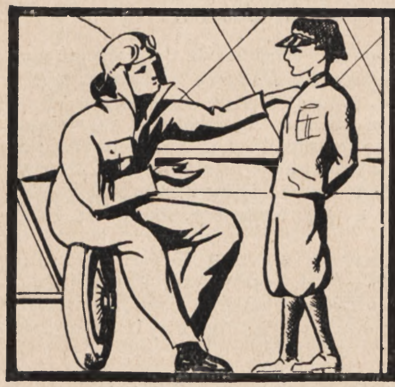
Odmienny punkt widzenia. Niedawno odbył się w Niemczech konkurs regularności lotu dla młodych pilotów-amatorów. Zorganizowany został on przez „Deutcher Luftfahrer Verband", organizację wielce zasłużoną w dziedzinie propagandy i szerzenia sportu. Trasa konkursu obejmowała 1500 km. podzielone na 3 jednodniowe etapy.

Do konkursu zgłosiło się 50 maszyn, na starcie stanęło 40, zaś ukończyło go 33. Liczebnie przeważały Klemm'y, których było 11 — 20-konnych i tyleż 40-konnych. Koszt organizacji zawodów wyniósł 53.000 mk.

Najciekawszem jest to, że znaczna część tej sumy wydana została na indemnizację, wypłaconą właścicielom maszyn (wynosiła ona 0,50 lub 1,00 mk. za kilometr w zależności od mocy silnika).

Były to zapewne pierwsze zawody sportowe, które zastosowały tak dogodne warunki.

(Dokończenie na stronie 308).



Do nas i o nas



Prace lotnicze młodzieży w Lublinie. Oceniając należycie propagandę lotnictwa i obrony przeciwgazowej na terenie szkół średnich, Komitet Wojewódzki L.O.P.P. w Lublinie rozpoczął energiczną propagandę wśród młodzieży zarówno w Lublinie, jak i w innych miastach województwa Lubelskiego.

Dla obudzenia w uczuciach młodzieży szczerego zamiłowania do lotnictwa oraz do prac modelarskich, wygłoszono w czasie „VI tygodnia L.O.P.P." szereg pogadanek i odczytów treści lotniczej na terenach szkolnych kół L.O.P.P.

Obecnie przystąpiono do realizacji projektów w zakresie modelarstwa, organizując w szkołach modelarnie lotnicze. Punktem zwrotnym był Konkurs modeli latających, odbyty w dniu 10 listopada, który przyczynił się w wielkiej mierze do spotęgowania zainteresowania młodzieży pracami modelarskiemi. Podobny lokalny konkurs odbędzie się przy końcu bieżącego roku szkolnego, przyczem modelarze, wzbogaceni doświadczeniem, zdobytem na poprzednim Konkursie, niewątpliwie osiągną bardzo pomyślne rezultaty. W ostatnich dniach instruktor modelarstwa, delegowany przez Kom Woj L. O. P. P. w Lublinie, p. J. Sipayłło, odwiedził szereg szkół, w których, dzięki poparciu władz szkolnych, czynione są przygotowania warunków dla rozpoczęcia w tych szkołach prac modelarskich. W podobny sposób uruchomiono już modelarnię szkolną w gimn. im. Jagiełły w Krasnymstawie. Jest to jedna z najlepiej sytuowanych modelarni w lubelszczyźnie dzięki dyrektorowi wspomnianej szkoły, p. Bińkowskiemu, oraz tkliwemu opiekunowi Koła, p. Stępkowskiemu. Młodzi lotnicy gimn. Jagiełły nie tylko posiadają „własny" lokal (jedna z sal szkolnych), ale również i dobrze zaopatrzona w narzędzie i materjał konstrukcyjny modelarnię. W takich warunkach można pracować. Spodziewamy się, że już w najbliższym czasie Zarząd Koła, w którego skład wchodzą p.p.: Grzeszek — jako prezes, Międzybłocki—wice-prezes, Kołodziejczyk — sekretarz oraz Garbal jako skarbnik, da nam znać o dalszym rozwoju swojej organizacji. Również i Koło Młodzieży L. O. P. P. przy gimn. im. Czarnieckiego w Chełmie energicznie przystąpiło do pracy. Opiekunem tego Koła jest p. dyr. Ambroziewicz, otaczający czułą i pełną troskliwości opieką lotnicze poczynania umiłowanej przez siebie młodzieży.

Liczbę kół lotniczych szkolnych wkrótce powiększy Koło w gimn. im. Zamoyskiego w Lublinie, którego organizację popiera ks. dyrektor Gostyński. Cel Koła—propaganda lotnictwa i modelarstwa.

Wiązanka wiadomości z Chrzanowa. Od pierwszych dni października Koło Młodych Lotników przy gimn. państw. w Chrzanowie posiada nowy Zarząd, w którego skład na bieżący rok szkolny wchodzą: p. K. Strycherski jako prezes, M. Mazarski — w roli sekretarza, K. Słowik—skarbnika, B. Grabowski—bibljotekarza. Pozatem do nowego Zarządu wchodzą 3 delegaci poszczególnych klas. Program prac, ułożony przez Zarząd, uwzględnia przedewszystkiem zorganizowanie modelarni oraz wysłanie w związku z tem kilku swoich członków na kurs instruktorów modelarstwa, urządzany przez Kom. Pow. L. O. P. P. Również jeszcze w roku bieżącym zostaną wykończone 2 szybowce: konstrukcji B. Wiśnickiego „Jerzbol W. 2" oraz „B. W. S. 1", zaprojektowany i obliczony przez B. Wiśnickiego i K. Strycharskiego.

Oprócz prac natury czysto technicznej, dzielni młodzi pracownicy na polu idei lotniczej mają zamiar rozpocząć w czasie najbliższym organizowanie propagandowych odczytów i przedstawień kinowych, które będą miały za zadanie powiększyć ilość tych obywateli Chrzanowa, którzy są już dostatecznie uświadomieni lotniczo.

Czy i w jakim stopniu można pokonać trudności, związane z budową modeli stylem „domowym", nie mając do tego odpowiedniej ilości narzędzi ani materjału, ani lokalu, świadczą bardzo dobitnie modele, zgłaszane z Chrzanowa na ogólnopolski konkurs modeli latających.

Wzięły w nim udział 4 modele: 1 (W. I M. XIX(!) B. Wiśnickiego, 2 (W. I. M. XVII i XVIII) K. Strycharskiego i jeden model konstr. J. Oszackiego. W ogólnej klasyfikacji modele K. Strycharskiego osiągnęły I i II miejsce w grupie modeli kadłubowych, przyczem III miejsce w tej grupie zajął model B. Wiśnickiego. Góra W. I. M'y!

Brawo, młodzi lotnicy z Chrzanowa!

— — — — — — — — — — — — — —

Jak się dowiadujemy z przesłanego nam komunikatu L. O. P. P., w Chrzanowie w dniu 17.XI b. r. nastąpiło uroczyste rozpoczęcie dwutygodniowego kursu modelarstwa lotniczego, którego kierownikiem jest p. K. Gołąb.

Otwarcia dokonał, w obecności władz rządowych i samorządowych, w zastępstwie p. starosty, p. A. Sulisz, wygłaszając wzruszające przemówienie okolicznościowe, podkreślające znaczenie lotnictwa dla kraju.

Następnie, po odczytaniu przez kier. kursu regulaminu, p. J. Inglat wygłosił ciekawie ujęty referat p. t. „Znaczenie lotnictwa w czasie wojny i pokoju", poczem zebrani wysłuchali referatu o historji lotnictwa, który wygłosił p. K. Gołąb.

Jak zwykle w podobnych wypadkach, większość publiczności, wypełniającej szczelnie salę, stanowiła młodzież szkolna.

Młodzi lotnicy w Chrzanowie mają wymarzone wprost warunki pracy, mamy więc nadzieję, że i w następnym numerze będziemy mogli podać do ogólnej wiadomości ich dalsze sukcesy lotnicze.

NASZA POCZTA

W. Pan J. Romaszkiewicz w Łodzi. Danych dotyczących ceny silnika małej mocy konstrukcji p. inż. Wallisa nie mamy, gdyż, jak wiemy, nie jest on dotychczas produkowany seryjnie i nie znajduje się w handlu. Bliższych informacji w sprawie tego silnika będzie Pan mógł zasięgnąć prawdopodobnie w fabryce „Samolot" w Poznaniu (Ławica).

W. Pan M. Zwierow w Kaliszu. Dziękujemy bardzo za ofiarowanie się przysyłania rysunków humorystycznych, przedstawiających różne epizody z życia i pracy młodych lotników. Prawdopodobnie skorzystamy z pańskich uzdolnień, prosimy więc o przysłanie nam kilku szkiców próbnych dla oceny.

W. Pan St. Kaller we Lwowie. Nakład N-ru 2 „Mł. Lotnika" z r. 1924 został całkowicie wyczerpany, więc z wielką przykrością musimy odmówić pańskiej prośbie.

Bliższych szczegółów, dotyczących konstrukcji i szczegółów wykonania modelu redukcyjnego Fokker'a F III może Pan zasięgnąć w drodze prywatnej od p. M. Plucińskiego (Warszawa—Mokotów, dział aerofoto przy I. B. T. L.).

W. Pan Wł. Piróg w Suchowoli. Dziękujemy bardzo za wyrażenie serdecznych uczuć, jakie posiada Pan dla „Mł. Lotnika". Co trzeba robić, aby zostać lotnikiem? O, bardzo dużo różnych rzeczy! Żeby być lotnikiem, należy przedewszystkiem rozpalić w swoich uczuciach ogień zamiłowania do lotnictwa, poznać je możliwie najlepiej no i poświęcić się szczerej pracy na polu lotnictwa. Aby zostać pilotem wojskowym, należy zdobyć świadectwo z ukończenia przynajmniej sześciu klas gimn., posiadać zupełne zdrowie, wstąpić do wojska i, po przebyciu kursu normalnego rekruckiego starać się o przydział do szkoły pilotów.

W. Pan Dratwa w Piotrkowie Trybunalskim. W sprawie nabycia planów do budowy szybowca może się Pan zwrócić do Zw. Awiatycznego we Lwowie (Politechnika). Cały nakład planów szybowca Uszackiego, którego opis budowy umieszczaliśmy na łamach „Mł. Lotnika", został już wyczerpany. Książkę p. Czerwińskiego p. t. „Jak można latać bez silnika „może Pan wypisać bezpośrednio u jej wydawcy, Komitetu Pow. L. O. P. P. w Kowlu.

Rocznik „Mł. Lotnika" z roku 1924-25 kosztuje 5 zł., z 1926—6 zł., 1927—6 zł. (oprawiony 9 zł.), 1928—8 zł. (nieoprawiony) przyczem stali prenumeratorzy przy nabywaniu roczników (bez oprawy) otrzymują 25% rabatu.

W. Pan Durjasz w/m. Jak to wyraźnie widać w treści listu Pana, ma Pan bardzo silnie rozwinięte zamiłowanie do lotnictwa. Ponieważ pragnie Pan poświęcić wolne chwile pracy lotniczej w organizacji młodzieży pokrewnej Panu duchem, prosimy skierować się osobiście do prezesa Koła „Start", p. Wł. Kozłowskiego, (Biuro Konstrukcyjne Państw. Zakł. Lotniczych, plac Unji Lubelskiej), który udzieli Panu potrzebnych rad i wskazówek.

W. Pan Z. Walczyk w Radomsku. Mając zamiłowanie do lotnictwa i pragnąc pracować w dziedzinie jego przemysłu, powinien Pan złożyć oferty do fabryk lotniczych w Polsce, w celu uzyskania odpowiadającej pańskiemu fachowi posady. Działy ślusarskie posiadają wszystkie fabryki płatowców i silników: Państw. Zakł. Lotnicze, (fabryka płatowców, Warszawa — Mokotów), Plage i Laśkiewicz w Lublinie, Podlaska Wytwórnia Samolotów w Białej Podlaskiej, „Samolot" w Poznaniu (Ławica), „Skoda" (fabr. silników) Warszawa — Okęcie oraz „Avia" w Warszawie (ul. Siedlecka 63).

(Dokończenie kroniki zagranicznej)

Anglja przygotowuje komunikację sterowcową. Plany, o których zaczęto mówić przed paru laty postąpiły w realizacji już znacznie.

W chwili obecnej Imperjum rozporządza następującemi urządzeniami przyziemnemi:

Anglja: Cardington — 2 hale (hangary dla sterowców) i maszt.

Egipt: Ismailia — maszt.

Indje: Karachi — hala i maszt na ukończeniu.

Kanada: St. Hubert — maszt na ukończeniu.

Afryka Pd.: Grontville — maszt w przygotowaniu.

Dalsze budowle tego rodzaju przewidziane są w Australji i w Nowej Zelandji (teren już wybrany). Nie będą one jednak uruchomione dopóki sterowce R. 101 oraz wykończany R. 100 nie wykonają w sposób zadawalający lotów próbnych.

Zupełnie zaś przygotowana jest do tych potrzeb służba meteorologiczna, przyczem badania trwają już od paru lat. Opracowane zostały odpowiednie tabele i schematy. Centra obsługi meteorologicznej znajdują się obecnie w następujących miejscowościach: w Cardington, Malta, Ismailia, Bagdad, Aoen (Arabia) Karachi.

Sport lotniczy w Australji. W pierwszych dniach października odbyły się tu zawody, które polegały na wykonaniu raidu 3900 km. Trasa musiała być pokonana minimum w 6 dni. Prowadziła ona od wybrzeża wschodniego do zachodniego, przyczem metę zawodów stanowiło lotnisko w Perth.

Udział w zawodach brało 17 maszyn. Jedyną maszyną nieangielską był Klemm, który odpadł po 2000 km. Inna maszyna uległa rozbiciu podczas przymusowego lądowania, zaś załoga poniosła dotkliwe obrażenia. Pozostałe 15 ukończyło raid lądując dn. 5.X w Perth, podczas olbrzymiej zawieji piaskowej.

Pierwszym w klasyfikacji był pilot C. Miller na starym dwupłacie D.H. 9. Najszybszy zawodnik przeleciał dystans w 24 godziny.

Zawody awjonetek w Belgji odbyły się w czasie 25 — 29.IX; ciekawe są z tego względu, że wzięli w nich udział konkurenci znani z konkursu F.A.I. Liczba zawodników ograniczyła się do 7. Ze znanych wzięli udział: Lusser (Klemm 40 KM), Delmotte (Caudron — 65 KM), Lemoine (Potez — 70 KM), Weiss (Potez — 60 KM), Bayol (Potez — 95 KM) i Percival (Avro-Hermes).

Do konwencjonalnych konkurencji, które w znacznej mierze były powtórzeniem programu konkursu F.A.I., dodano jeszcze wzgląd na cenę sprzedażną samolotu. Uwzględniał to wzór kwalifikacji ogólnej.

Podczas konkursu odpadły 2 Potezy (Weiss i Bayol) oraz jedyna maszyna występująca pod barwami belgijskiemi — „Orta — Saint — Hubert" (Walter 85).

Reszta sklasyfikowana została w kolejności:

1. Lusser, zwycięzca z roku poprzedniego (Niemcy)
2. Delmotte (Francja)
3. Lemoine (Francja)
4. Percival (Anglja),

przyczem klasa francuzów była o wiele niższa. Zawody organizowane były przez Aeroklub Belgji, a nagrodę stanowił puhar ufundowany przez Króla Belgji.

Małą frekwencję należy wiązać z okolicznością, że zawody te odbywały się po konkursie F. A. I. z tego też względu, gdyby poprzedzały one konkurs międzynarodowy obesłane byłyby zapewne liczniej.

I tym razem nasuwa się refleksja — szkoda, że nie było tam polskich czołowych konstrukcj.: „R.W.D." i „J.D.2"

BIULETYN AEROKLUBÓW AKADEMICKICH

Aerokluby Akademickie istnieją w Warszawie, Krakowie, Lwowie, Poznaniu, Wilnie i Gdańsku. Zespolone są w Związku Polskich Aeroklubów Akademickich (Z. P. A. A.) z Zarządem Głównym na czele.

Nr. 24 (11)

ZARZĄD GŁÓWNY

Sekretarjat: Warszawa, Chmielna 27 m. 7.

Zebranie Zarządu Gł. odbyło się 7 grudnia, w południe. Omówiono sprawy III-go zjazdu klubów oraz zastanawiano się nad reorganizacją A. A. w sensie ich upowszechnienia. Konkretnych wniosków nie powzięto.

Działalność szkolna w październiku. W październiku szkolenie w A. A. dobiegało końca. Aerokluby: w Warszawie, Poznaniu i Wilnie kursy pilotażu zakończyły całkowicie, 2 pozostałe kluby jeszcze szkoliły. Wyniki szkolenia podamy oficjalnie w następnym biuletynie.

W październiku samoloty A. A. wykonały lotów 1.942 w czasie 292 godz. 41 min.

Żadnych nieszczęśliwych wypadków z ludźmi nie było.

Zakaz szkolenia kobiet. Zarząd Gł. otrzymał od Dep. Aeron. rozkaz nr. 13846/29 treści następującej: „Uzupełniam tut. rozkaz 5310/29 Lot. Og. Org. z dn. 26. IV.1929 r. str. 2 pkt. 3 następująco: po słowach „przysposobienia wojskowego" dodać nowe zdanie: „Szkolenie kobiet wzbronione".

Trening zimowy. W sprawie samolotów do treningu zimowego otrzymaliśmy następujące zarządzenie p. Szefa Dep. Aeron. nr. 13012/29 z dn. 5.XI.29:

„Ze zbliżającym się okresem zimowym polecam zawiadomić wszystkie kluby, że szkolenie w klubach powinno być zakończone do 1.XII b. r. Równocześnie w porozumieniu z klubami dcy grup ustalą (w ramach już ustalonej ilości roździelnikiem L. 461/29 Aer. Techn. t. j.) na każdy klub ilość samolotów treningowych typu Hanriot XIV przyjmując za zasadę przydział 1 samolotu tego typu jako samolotu treningowego na 5 pilotów wyszkolonych w klubie z kontyngentu p. w. Nadwyżkę samolotów z klubów z okresu letniego kluby zobowiązane są oddać do dn. 15.XII r. b. odnośnym jednostkom uzupełniającym. (—)".

(—) *Prezydjum.*

Dn. 7.XII.1929.

A. A. w WARSZAWIE

Sekretarjat: Chmielna 27 m. 7.

Walne Zebranie Programowe A.A.W. odbyło się 17 listopada w lokalu Redakcji „Młodego Lotnika". Na zebraniu tem przedyskutowano szczegółowo i przyjęto program prac na r. 1930 i sprawozdanie Zarządu oraz dokonano wyboru nowych władz klubu, dotychczasowy bowiem Zarząd złożył swe mandaty.

Przewodniczył Zebraniu prof. Tadeusz Pruszkowski. W prezydjum zasiadali ponadto kol. kol inż. Banaszkiewicz i kpt. dr. Halewski. Przy protokule kol. Halina Orgelbrandówna. Program prac na r. 1930, akcentujący silnie konieczność nastawienia pracy na kierunek ściśle sportowy, a nie szkolenia, jak dotychczas, wyłożył obszernie kol. Jerzy Osiński. Jako działalność poruczona będzie przeprowadzany jedynie trening pilotów rezerwyi kontygensu. Współdziałanie z L. O. P. P. na polu propagandy lotnictwa poczytywać sobie będzie A. A. W., jako jeden z pierwszych obowiązków.

Sprawozdanie ustępującego Zarządu składali kol. kol. Rogalski, Rychter i Sobol, Komisji Rewizyjnej zaś kol. Tadeusz Kondracki. Obszerne sprawozdanie szkolne zostało przyjęte z wnioskiem kol. H. Ulanickiego, zgłoszonym imieniem uczniów Szkoły, wyrażającym podziękowanie kol. Witoldowi Rychterowi za pełną oddania pracę na stanowisku kierownika Szkoły. Ponadto przez aklamację przyjęto zgłoszone przez kolegę Rychtera podziękowanie dla oficera łącznikowego przy A.A.W. por. Fr. Żwirko.

Po przyjęciu wniosku Komisji Rewizyjnej o udzielenie absolutorjum Zarządowi przystąpiono do wyboru prezesa i innych członków Zarządu. Zgłoszono dwie kandydatury na prezesa A. A. W.: ustępujący Zarząd kol. Osińskiego, kol. Trzetrzewiński — kpt. Halewskiego. Kol. Osiński, zgłaszając gotowość współpracy w Zarządzie, oświadcza że widzi konieczność zmiany na kierowniczem stanowisku w Klubie, które już dwukrotnie piastował, i przeto kandydatury na prezesa przyjąć nie może, prosząc o wybór kpt. Halewskiego przez aklamację, co zebrani przyjęli. Na członków Zarządu wybrano kol. W. Czyżewską, R. Hirszbandta, J, Osińskiego, prof. Pruszkowskiego, St. Rogalskiego i W. L. Sobola, oraz na zastępców: J. Dąbrowskiego, J. Dochę, M. Kusnerza, H. Orgelbrandównę.

W wolnych wnioskach przyjęto wniosek kol. Halewskiego o wprowadzenie opłat sekcyjnych, J. Wędrychowskiego wzywający Zarząd do wszczęcia odpowiednich kroków w sprawie miejsca dla A. A. W. na lotnisku na Okęciu, oraz wniesione przez kol. Sobola podziękowanie dla inż. Banaszkiewicza za starania przy uzyskaniu bezpłatnego domku metalowego od Dyrekcji Górnośląskiego Towarzystwa Przemysłowego.

Nowy Zarząd A.A.W. ukonstytuował się j. n.:

Prezes: — dr. Tadeusz Halewski
I viceprezes — Jerzy Osiński
II „ — prof. Tadeusz Pruszkowski
Sekretarz — W. L. Sobol
Zast. sekr. — Halina Orgelbrandówna
Skarbnik — Wacława Czyżewska
Zast. skarbn. — Józef Docha
Kierownik Latania — inż. pil. St. Rogalski
Zastępcy — inż. J. Drzewiecki i inż. W. Rychter
Kierownik Sekcji Technicznej — inż. R. Hirszbandt
Zastępca — inż. J. Dąbrowski
Kierownik Sekcji Imprez — Mieczysław Kusnerz.

Opłaty za loty. Opierając się na uchwalonej przez Walne Zebranie zasadzie pobierania opłat sekcyjnych, Zarząd postanowił wprowadzić od 1 grudnia b. r. opłaty sekcyjne dla pilotów, którzy łącznie ze składką członkowską opłacać teraz będą conajmniej 12 złotych miesięcznie. Inni członkowie A. A. W. mogą korzystać z lotów pasażerskich do dn. 31 b. m. bezpłatnie, jednakże z warunkiem uiszczenia wszelkich składek, nie wyłączając i należnej za miesiąc bieżący.

Dar dla A.A.W. Dyrekcja Górnośląskiego Towarzystwa Przemysłowego ofiarowała, w uznaniu dla wyników pracy A. A. W., domek metalowy, który zostanie zmontowany na aerodromie A.A.W.

Powiadamiając o powyższem członków, Zarząd A.A.W. składa niniejszem gorące podziękowanie Dyrekcji Górnośląskiego Towarzystwa Przemysłowego, za cenny dar, będący dowodem wysoce obywatelskiego stanowiska ofiarodawców wobec potrzeb polskiego sportu loniczego.

Sekretarz (—) *W. L. Sobol.*

Dn. 10.XII.1929.

A. A. we LWOWIE

Sekretarjat: Gmach Politechniki.

Zmiany w Zarządzie. Prezesowi A. A. L., kol. Szczepanowi Grzeszczykowi, udzielono na jego prośbę (z powodu braku czasu w związku z zajęciami na Politechnice) urlopu. Dokooptowano do zarządu kol. Bolesława Łopatniuka w charakterze wiceprezesa, który objął tymczasowo funkcje prezesa. Na kierownika sekcji szkolnej dokooptowano kol. por.-pil. Michała Blaichera.

Sprawy szkolne. Dnia 28/XI wylaszowano 15-go z kolei w tym roku ucznia, kol. Danutę Sikorzankę, sekretarkę A. A. L. Dn. 29.XI ukończył całkowite szkolenie kol. Ładysław May. Ogółem w r.b. wylaszowano 15 nowych członków, w czem 10 kontyngensowych. W pierwszych dniach grudnia rozpoczyna się nowy kurs teoretyczny szkoły lotniczej A. A. L.

Wyprawa szybowcowa. Wyniki wyprawy szybowcowej, zorganizowanej w dniach 23/X — 3/XI przez A. A. L. przy współudziale Związku Awiatycznego i częściowej pomocy Kom. Woj. L.O.P.P. we Lwowie, przedstawiają się następująco:

Na dwóch szybowcach konstrukcji W. Czerwińskiego, zbudowanych przez Z. A., dokonano ogółem 52 loty w czasie 3 godz. 21 min. 59,3 sek., w czem jeden lot trwający 2 godz. 11 min 4,8 sek. z osiągnięciem wysokości 150 — 200 m. ponad miejscem startu, z lądowaniem w pobliżu miejsca startu (20 m. poniżej, w odległości około 90 m.), przy wietrze 10 m/sek. Lot ten, wykonany przez kol. pil. S. Grzeszczyka, prezesa A. A. L., został przedstawiony Aeroklubowi Rzplitej do oficjalnego zatwierdzenia jako rekord Polski.

Zestawienie lotów przedstawia się następująco:

1) Kol. S. Grzeszczyk: loty próbne po zmontowaniu szybowców, loty normalne oraz loty instruktorskie, ogółem 26 lotów w czasie 3 godz. 7 min. 19,8 s.

2) Kol. Rudolf Matz (pilot wyszkolony w A. A. L.) 12 lotów szkolnych-treningowych, w czasie 7 min. 57 sek., w czem lot najdłuższy 1 min. 25 sek. z wirażami po 180 stopni i lądowaniem w miejscu wskazanem.

3) Kol. Adam Nowotny (pilot wyszk. w A. A. L.): 11 lotów szkolno-treningowych w czasie 6 min. 11 sek. z wirażami i lądowaniem w uprzednio wskazanem miejscu. Obaj koledzy, przygotowani całkowicie do lotów długodystansowych, jedynie z powodu niedoczekania się odpowiednich warunków przed zlikwidowaniem wyprawy nie osiągnęli poważniejszych rezultatów.

4) Kol. Wacław Czerwiński (konstruktor szybowców) wykonał 3 pierwsze loty szkolne w czasie 31 sek., w czem lot najdłuższy 16 sek. Doświadczenie zdobyte przy lotach kol. Czerwińskiego, Matza, oraz Nowotnego posłużą w przyszłości do opracowania sposobów szkolenia początkowego, ewentualnie do przeszkalania młodych pilotów na szybowcach.

Życie towarzyskie. Dnia 30.XI.29 w A.A.L. odbyła się towarzyska „herbatka".

W/z. prezesa: (—) B. Łopatniuk
W/z. sekretarza: (—) I. Sawarynówna

Dn. 2.XII.1929.

A. A. w GDAŃSKU

Sekretarjat: Langfuhr. Heeresanger 11.

Nowy Zarząd. Dnia 28 listopada ukonstytuował się nowoobrany Zarząd A.A.G. j. n.:

Prezes	Płoszek Rudolf
I. viceprezes	Szczaniecki Andrzej
II. viceprezes	Dzwonkowski Kazimierz
Sekretarz	Siedlecki Zbigniew
Skarbnik	Antes Rudolf
Ref. naukowy	Mayer Ludwik
Czł. zarządu	Maciejewski Wład.

Najbliższem i zasadniczem zadaniem, jakie postawił sobie nowoobrany Zarząd A. A. G. jest zorganizowanie szkoły pilotów sportowych w Gdańsku. Oprócz trudności technicznych, narazie poważną trudność przedstawia uzyskanie licencji na otworzenie podobnej szkoły od Senatu W. M. Gdańska.

Za Zarząd:
Prezes (—) R. Płoszek
Sekretarz (—) Z. Siedlecki.

Dn. 30.XI.29.

NASTĘPNY NUMER

WYJDZIE OKOŁO 15 STYCZNIA

1930 R.

Redaktor: *Jerzy Osiński.* Wydawca: *L. O. P. P.*

Zakłady Graficzne „Drukarnia Bankowa", Warszawa, Moniuszki 11.

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa“. Warszawa, Moniuszki 11.